2011 RAPPORT DU TROISIÈME TRIMESTRE

CONNECTION

TRANSFORMATION

ÉVOLUTION

UN CHOIX VERT

VIA Rail Canada

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU PRÉSIDENT 2

NOTRE ENTREPRISE

- Troisième trimestre en chiffres 4

INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS 6

INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS

- Sécurité 8
- Satisfaction de la clientèle 9
- Produits 9
- Coûts 10
- Productivité 10
- Engagement des employés 11

RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS ET RESPONSABILITÉ 12

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

- Points saillants liés aux finances 14
- Faits saillants des résultats d'exploitation 16
- Investissements en immobilisations 20
- Flux de trésorerie et situation financière 20
- Analyse des risques 21
- Aperçu 22

ÉTATS FINANCIERS INTÉRIMAIRES 23

MESSAGE DU PRÉSIDENT

L'été 2011 s'est avéré une période populaire pour parcourir le Canada en train, si l'on en juge par les résultats positifs qu'a enregistrés VIA au troisième trimestre. Autant du côté de nos liaisons transcontinentales que du corridor Québec – Windsor, un nombre croissant de Canadiens et de voyageurs internationaux sont montés à bord des trains de VIA pendant la période de voyages de pointe.

Les produits trimestriels ont connu une hausse de 5,2 pour cent par rapport au même trimestre en 2010, et le cumul à ce jour des produits dépasse de (5,3 pour cent) celui de l'an dernier. En particulier, le *Canadien*, train phare de VIA dans l'Ouest, a connu un excellent rendement et a dépassé non seulement la solide performance de cette liaison enregistrée à l'été 2010, mais également nos attentes. La liaison transcontinentale de l'Est de VIA, l'*Océan*, et les trains du corridor Québec – Windsor ont eux aussi enregistré d'excellents résultats cet été.

Les charges d'exploitation trimestrielles ont augmenté de 4,6 pour cent, et cela est principalement dû à des écarts temporels par rapport au même trimestre en 2010. Sur une base cumulative, les charges d'exploitation ont connu une hausse de 1,9 pour cent. Pour les neuf premiers mois de l'exercice, VIA a réduit son déficit d'exploitation de 2 millions de dollars (sans compter les impôts sur le revenu). Cette réduction est le résultat de l'orientation continue de la direction sur le contrôle des coûts et l'augmentation de l'efficacité. Les charges de retraite sont un des éléments principaux ayant causées la hausse des charges d'exploitation.

Sur le plan de l'exploitation, le rendement, la fiabilité et la ponctualité sont demeurés l'élément central de nombreux projets et initiatives Lean pendant le troisième trimestre. Ce n'est pas une coïncidence si la ponctualité a connu une hausse de 83 pour cent pendant cette période, ce qui signifie que plus de voyageurs sont arrivés à destination à l'heure prévue cet été.

Bien entendu, voyager n'est pas simplement une question d'arriver à destination. Il s'agit de toute une expérience. À bord de nos trains, nous avons considérablement augmenté la capacité de notre service Wi-Fi, soulignant ainsi le leadership de VIA dans ce domaine. Au cours du troisième trimestre de 2011, le nombre d'ouvertures de session Wi-Fi par les voyageurs a connu une augmentation de 20 pour cent. En fait, lors du congrès des utilisateurs des services Nomad, auquel ont assisté des sociétés ferroviaires des quatre coins de la planète, VIA a été reconnue comme chef de file

Marc Laliberté
Le président et chef de la direction

mondial en matière de systèmes Wi-Fi et de contrôle haute performance. En outre, au troisième trimestre, nous avons continué à chercher de nouvelles façons de communiquer avec nos clients par l'intermédiaire des médias sociaux. Depuis juin, le nombre d'abonnés à la page Facebook de VIA a augmenté de 17 pour cent, alors que le nombre d'abonnés à notre compte Twitter a grimpé de 29 pour cent. La participation de la Société à la Semaine des médias sociaux, qui s'est tenue à Vancouver en septembre, lui a permis de joindre plus de 125 000 personnes grâce à son initiative et à sa discussion de groupe relatives au blogage.

Nous pensons que la communication sera d'une importance primordiale alors que nous amorçons la mise en place de nouvelles expériences de voyage dans le cadre de notre Programme d'investissements en immobilisations. Au fur et à mesure que VIA se transforme, les Canadiens pourront suivre son évolution en ligne, sur son nouveau site Web relatif aux projets d'investissement en immobilisations. Lancé au cours du dernier trimestre, ce site offre les plus récentes nouvelles relativement aux travaux en cours sur les trains, les voies ferrées et les gares. Le site et VIA continueront tous deux à évoluer ensemble au cours des mois à venir.

Alors que nous sommes tournés vers l'avenir, nous espérons que ce trimestre ouvrira la voie à une excellente fin pour l'année 2011 et à une nouvelle année emballante. Grâce aux nouvelles offres et aux nouveaux horaires à l'horizon, nous attendons 2012 avec impatience.

NOTRE ENTREPRISE

VIA Rail exploite les services nationaux de transport ferroviaire voyageurs pour le compte du gouvernement du Canada. À titre de société d'État indépendante constituée en 1977, VIA a pour mandat d'offrir des services sûrs, respectueux de l'environnement et rentables d'un océan à l'autre, et ce, dans les deux langues officielles. VIA exploite jusqu'à 500 trains par semaine, qui circulent sur 12 500 kilomètres de voies, pour relier au-delà de 450 collectivités au Canada. Avec un effectif d'environ 2 900 employés, VIA a transporté en 2010 plus de 4,1 millions de voyageurs.

2011 : LE TROISIÈME TRIMESTRE EN CHIFFRES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	T3 2011	T3 2010	Cumul 2011	Cumul 2010
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS				
Total des produits-voyageurs	**79,6**	75,7	**201,2**	191,8
Produits totaux	**83,7**	79,6	**214,5**	203,7
Charges d'exploitation	**143,0**	137,8	**414,8**	410,4
Avantages sociaux futurs des employés	**6,2**	4,9	**18,1**	14,2
Charges d'exploitation totales	**149,2**	142,7	**432,9**	424,6
Financement de l'État	**61,7**	56,5	**199,1**	192,6
Amortissement du financement en capital reporté	**12,0**	15,4	**33,1**	38,1
Dépenses liées aux impôts sur les bénéfices	**0,6**	(0,6)	**(3,1)**	(0,3)
Profits nets (pertes nettes) pour le trimestre	**7,6**	9,4	**16,9**	10,1
Dépenses en immobilisations	**61,6**	51,7	**171,9**	157,4
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS				
Total des voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**258**	254	**648**	638
Total des sièges-milles (EN MILLIONS)	**425**	420	**1 161**	1 123
Financement d'exploitation gouvernemental par voyageur-mille (EN CENTS)	**25,4**	24,9	**33,7**	34,6
Rendement (CENTS PAR VOYAGEUR-MILLE)	**30,5**	29,6	**30,8**	29,8
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**1 662**	1 688	**4 930**	5 006
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**13 355**	12 729	**34 207**	33 473
Coefficient d'occupation moyen (%)	**60,8**	60,4	**55,8**	56,8
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**155**	150	**131**	127
Ponctualité (%)	**83**	77	**82**	81
Nombre d'employés à temps plein à la fin de la période	**2 912**	2 930	**2 912**	2 930

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS DU TROISIÈME TRIMESTRE DE 2011 (PAR GROUPE DE SERVICES)

Liaison ferroviaire	Voyageurs-milles (en milliers)	Produits voyageurs (en milliers)	Passagers (en milliers)	Financement de l'État par voyageurs-milles
Corridor Québec-Windsor	**169 451**	51 424 $	**993**	0,21 $
Voyages longs parcours et tourisme				
Le *Canadien*	**53 467**	19 347 $	**44**	0,13 $
L'*Océan*	**23 630**	5 301 $	**46**	0,33 $
Liaisons essentielles	**11 817**	2 898 $	**37**	0,93 $

STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS, CUMUL ANNUEL AU 30 SEPTEMBRE 2011 (PAR GROUPE DE SERVICES)

Liaison ferroviaire	Voyageurs-milles (en milliers)	Produits voyageurs (en milliers)	Passagers (en milliers)	Financement de l'État par voyageurs-milles
Corridor Québec-Windsor	**469 489**	148 702 $	**2 817**	0,22 $
Voyages longs parcours et tourisme				
Le *Canadien*	**103 960**	34 520 $	**87**	0,32 $
L'*Océan*	**49 582**	10 843 $	**103**	0,54 $
Liaisons essentielles	**24 583**	5 719 $	**87**	1,40 $

INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

En 2007, le gouvernement du Canada a annoncé un investissement de 516 millions de dollars dans le matériel roulant et l'infrastructure ferroviaire voyageurs. Une somme de 407 millions de dollars a aussi été investie en 2009 dans le cadre du Plan d'action économique, le programme de fonds de relance économique du gouvernement du Canada.

Grâce à cet investissement de 923 millions de dollars, VIA transforme son réseau en augmentant la capacité des voies, en créant de meilleurs systèmes de contrôle de la circulation, en modernisant les gares et les installations destinées aux voyageurs, et en remettant à neuf son matériel roulant. Une fois tous ces projets terminés, VIA sera en mesure d'exploiter plus de trains, d'offrir des voyages d'une durée plus courte, d'assurer des départs plus fréquents et de proposer un service de meilleure qualité aux Canadiens.

Afin de communiquer l'évolution de la transformation du rail voyageurs, VIA a lancé un nouveau site Web, viarail.ca/transformerVIA, relatif à ses projets d'investissements en immobilisations. Ce site Web présente de l'information à jour sur de nombreux travaux sur les trains, les voies et les gares en cours dans notre réseau. Des galeries d'images et des renseignements supplémentaires sur les projets seront ajoutés au site dans les mois à venir, afin de créer un outil de référence en ligne complet pour l'ensemble des projets.

Au 30 septembre 2011, les projets d'investissements en immobilisations de VIA ci-dessous sont terminés :

- installation de systèmes de commande centralisée de la circulation visant à éliminer les retards inutiles, construction de nouvelles voies d'évitement pour faciliter la circulation et installation de clôtures et de systèmes de protection aux passages à niveau afin d'améliorer la sécurité du public dans la subdivision Smiths Falls de VIA, dans l'est de l'Ontario;

- construction d'une nouvelle gare entièrement accessible à Smiths Falls, en Ontario, et d'un quai central à la gare Fallowfield, à Barrhaven, en Ontario;

- installation d'une troisième voie près de Gananoque, en Ontario, dans la subdivision Kingston du CN, dans le but d'éliminer bon nombre des retards causés par la congestion;

- remise à neuf de 34 locomotives F-40 (sur un total de 53) pour en améliorer la fiabilité, l'efficacité et la performance environnementale, et pour en prolonger la durée de vie de 15 à 20 ans;

- remise à neuf de cinq (5) voitures LRC (Léger, Rapide, Confortable) (sur un total de 98) pour en améliorer la fiabilité, l'accessibilité, le confort et la performance environnementale, et pour en prolonger la durée de vie de 15 à 20 ans;

- remise à neuf de six (6) voitures Renaissance (sur un total de 59) pour offrir une accessibilité accrue aux voyageurs à mobilité réduite ou ayant d'autres besoins spéciaux.

Le service Wi-Fi de VIA a connu une croissance marquée au cours du troisième trimestre. En fait, lors du congrès des utilisateurs des services Nomad, auquel ont assisté plus de 150 sociétés ferroviaires des quatre coins de la planète, VIA a été reconnue comme chef de file mondial en ce qui a trait au rendement et à la qualité de son service Wi-Fi à bord des trains. Depuis le lancement de notre système de contrôle continu il y a quatre mois, le nombre d'ouvertures de session Wi-Fi par les voyageurs et les volumes de transfert de données ont augmenté de 20 pour cent et de 19 pour cent respectivement. La capacité du système a triplé pour accommoder la hausse du trafic, et la disponibilité globale du système s'est améliorée de 99 pour cent.

INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS

VIA a adopté la méthode de gestion Lean afin d'améliorer son efficacité opérationnelle. Cette méthode permet un suivi au moyen des six indicateurs de performance clés décrits ci-dessous.

SÉCURITÉ :
INCIDENTS FERROVIAIRES PAR MILLION DE TRAINS-MILLES

Cet indicateur reflète les efforts de VIA quant à l'amélioration continue de la sécurité de l'exploitation. Les incidents ferroviaires comprennent des événements comme les collisions impliquant deux trains, les déraillements et les manquements au règlement. Le nombre d'incidents a diminué de 54 pour cent, et quatre (4) incidents ont eu lieu au cours du dernier trimestre, comparativement à neuf (9) au troisième trimestre de 2010. Malgré cette amélioration, l'objectif de la Société demeure d'atteindre le seuil de zéro incident.

De plus, les accidents aux passages à niveau et les incidents à la suite d'une intrusion, qui échappent au contrôle de VIA, ne sont pas compris dans cet indicateur. Malheureusement, il y a eu sept (7) accidents à des passages à niveau ou à la suite d'une intrusion, lors desquels douze (12) personnes ont été blessées gravement ou sont décédées. VIA continue de collaborer avec des partenaires de l'industrie et des organismes comme Opération Gareautrain afin de prévenir les accidents de ce genre.

En outre, au cours du troisième trimestre, VIA a travaillé en étroite collaboration avec les services de police et de sécurité pour veiller à ce que tous ses trains soient exploités de façon sûre lors du dixième anniversaire du 11 septembre, et dans les jours qui l'ont précédé. Le nombre accru d'agents de sécurité à bord des trains et dans les gares à l'échelle du réseau a permis à tous les voyageurs de VIA d'atteindre leur destination finale en toute sécurité.

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE :
PONCTUALITÉ

La ponctualité est un facteur clé qui sous-tend la satisfaction de la clientèle. C'est pourquoi l'amélioration de la ponctualité est l'une des principales priorités de VIA. Au troisième trimestre, la ponctualité a grimpé à 83 pour cent, par rapport à 77 pour cent à la même période en 2010. L'amélioration considérable de la ponctualité dans le Sud-Ouest de l'Ontario et l'implantation de projets de gestion Lean relatifs aux départs ponctuels et à la fiabilité en route se sont avérées des facteurs contributifs.

À Toronto, un projet de gestion Lean axé sur l'entretien des trains de courte navette à la gare Union a été mis sur pied afin de réduire les retards liés au matériel roulant et d'augmenter la fiabilité globale. Dans le Sud-Ouest de l'Ontario, on a mis en place une approche simplifiée d'embarquement et de débarquement dans le but d'éliminer les retards en cours de route de la série de trains 70 de VIA, qui relie Toronto à Windsor. Les autres projets de gestion Lean en cours comprennent la simplification du processus de traitement des bagages, le contrôle et le suivi de la ponctualité, la réduction du temps de rotation des trains directs à la gare Centrale de Montréal et un programme visant à simplifier les procédés de préparation des trains dans les 30 minutes précédant leur départ.

PRODUITS :
PRODUITS VOYAGEURS PAR SIÈGE-MILLE DISPONIBLE

Il s'agit d'un indicateur de rentabilité obtenu en divisant le total des produits voyageurs par le total des sièges-milles disponibles. (Pour calculer les sièges-milles, on multiplie le nombre de sièges mis en vente par le nombre de milles parcourus). VIA a enregistré une hausse de produits par siège-mille disponible de 0.58 cent par rapport au même tri-mestre en 2010. Bien que nous ayons augmenté notre capacité (hausse du nombre de sièges-milles), nous avons réussi à maximiser nos produits afin d'obtenir de meilleurs résultats que l'an dernier. La période de voyages estivale de pointe a contribué à l'augmentation des produits voyageurs, et les populaires campagnes de marketing à l'échelle du réseau, dont les promotions de réduction tarifaire de 50 pour cent et de 60 pour cent, ont également eu un effet positif.

COÛTS :
COÛTS DIRECTS PAR SIÈGE-MILLE DISPONIBLE

Pour calculer cet indicateur, on divise les charges d'exploitation directes par le total des sièges-milles disponibles. Au troisième trimestre de 2011, les coûts directs par siège-mille disponible sont demeurés stables, malgré une hausse du nombre de voyageurs par rapport à la même période l'an dernier.

PRODUCTIVITÉ :
PRODUITS TOTAUX PAR EMPLOYÉ

Pour calculer cet indicateur, on divise le cumul des produits (annualisés) par le nombre d'employés (convertis en équivalents temps plein).

Les produits par employé ont augmenté de six (6) pour cent par rapport à l'an dernier, et ce sont les mois de juillet et d'août qui ont enregistré le meilleur rendement quant à cet indicateur jusqu'à présent. Comme c'est le cas pour l'indicateur des produits voyageurs par siège-mille disponible, ces résultats sont directement attribuables à l'augmentation du total des produits au cours du trimestre.

ENGAGEMENT DES EMPLOYÉS :
ASSIDUITÉ AU TRAVAIL

Pour calculer cet indicateur, on divise le total des heures d'absence des employés dans un mois par le total des heures de travail possibles pour ce même mois. Bien que certaines absences soient inévitables, l'assiduité au travail est un bon indicateur de l'engagement des employés en ce qui a trait à leur emploi et aux objectifs de la Société.

L'assiduité des employés au travail continue de s'améliorer constamment. Les résultats du troisième trimestre représentent une hausse de près de un (1) pour cent par rapport au même trimestre l'an dernier et s'améliorent d'un mois à l'autre, alors que VIA continue de se concentrer sur l'amélioration de l'engagement des employés au sein de la Société, ainsi que sur l'assiduité au travail en général.

RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS ET RESPONSABILITÉ

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est composé du président du conseil, du président et chef de la direction de l'entreprise, et de 11 autres administrateurs, tous nommés par le gouvernement du Canada. Le conseil est responsable de superviser la gestion et la direction stratégique de la Société, et rend compte des activités de VIA au Parlement.

Au cours du troisième trimestre de 2011, trois (3) réunions du conseil d'administration et sept (7) réunions du comité du conseil d'administration ont eu lieu. Le taux d'assiduité moyen des membres du conseil d'administration relativement à ces réunions a atteint 96 pour cent. Le total des frais cumulatifs des membres du conseil d'administration pendant cette période s'élève à 64 000 $.

LANGUES OFFICIELLES

Pendant le troisième trimestre de 2011, VIA a modifié sa politique en matière de langues officielles de façon à ce qu'elle soit plus conforme à son engagement à l'égard de la dualité linguistique au sein de la Société. La politique modifiée comprend de nouvelles sections relatives à la formation linguistique, aux compétences et à la dotation visant à mieux soutenir les objectifs de la *Loi sur les langues officielles*.

De juillet à septembre 2011, VIA a reçu quatre (4) plaintes relatives aux langues officielles, ce qui représente une hausse par rapport à la seule plainte reçue au même trimestre en 2010. VIA s'est engagée à investiguer en profondeur chaque plainte afin de trouver une solution adéquate et à veiller à ce que toutes les exigences de VIA relatives aux langues officielles soient respectées de façon constante et régulière. À la fin du trimestre, une enquête était en cours relativement à chacune des plaintes.

Dans le cadre de son engagement relatif à la *Loi sur les langues officielles*, VIA soutient régulièrement des organismes et des initiatives liés aux langues officielles. Le 8 septembre 2011, nous avons appuyé la Journée de la dualité linguistique pour la deuxième année consécutive. VIA, qui reconnaît l'importance des deux langues officielles du Canada, a communiqué son engagement à l'égard de la dualité linguistique de nombreuses façons, notamment au moyen d'annonces aux clients à bord des trains et d'affichage interactif sur les médias sociaux, dont Twitter et Facebook.

MÉDIAS SOCIAUX

Au cours du troisième trimestre de 2011, VIA a étendu sa stratégie en matière de médias sociaux et accru sa présence sur ces derniers. VIA a ajouté à sa page Facebook de nouvelles caractéristiques, qui ont contribué à la hausse de 17 pour cent du nombre d'abonnés depuis juin, mois auquel VIA a officiellement mis en œuvre sa stratégie relative aux médias sociaux. Sur Twitter, plus de 9 000 messages ont été échangés entre VIA et ses clients, et le nombre d'abonnés au compte Twitter de la Société a augmenté de 29 pour cent depuis juin, pour une moyenne de 23 nouveaux abonnés par jour.

En septembre, VIA a participé à la Semaine des médias sociaux à Vancouver. Ce congrès international, qui a lieu dans des villes partout dans le monde, permet à des entreprises et à des particuliers d'organiser et d'animer divers événements liés aux médias sociaux. VIA a mis sur pied une initiative pancanadienne de blogage sur les trains et animé une discussion de groupe sur les marques, les agences et les influenceurs. Au total, plus de 125 000 personnes ont participé à ces deux activités, et près de 1,7 million d'empreintes ont été générées. À elle seule, la discussion de groupe a enregistré le plus haut taux de participation de tous les événements présentés dans le cadre de la Semaine des médias sociaux à Vancouver.

RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS

VIA reconnaît que l'exploitation du rail voyageurs a des répercussions sur les collectivités qu'elle dessert. Par conséquent, la Société rencontre régulièrement des représentants des collectivités, afin de gérer les problèmes liés aux liaisons locales.

À la suite de l'implantation d'un nouveau système électronique d'émission de billets pour les cartes banlieue, VIA a tenu des rencontres avec des groupes d'intervenants et de voyageurs des collectivités de Cobourg et de Brantford, afin de discuter de la meilleure façon de mettre en œuvre et d'utiliser ce système au cours de l'année à venir.

De plus, pendant le troisième trimestre de 2011, VIA a rencontré des intervenants locaux de Cobourg pour approfondir les discussions au sujet de la nouvelle gare de Cobourg. Les discussions se sont poursuivies tout au long de 2011, dans le cadre de notre engagement à veiller à ce que l'architecture de la gare terminale réponde à la fois aux besoins des voyageurs de VIA et à ceux de la collectivité en général.

ENVIRONNEMENT

Au cours du troisième trimestre de 2011, la gare Union de Winnipeg de VIA a obtenu, de la Building Owners and Managers Association (BOMA) du Manitoba, la certification BESt de niveau 2 pour son efficacité énergétique. Ce projet de rénovation de gare de 3 millions de dollars, qui comprend des réparations majeures du toit de la gare et de l'abri de train, a été financé à même les 923 millions de dollars que le gouvernement du Canada a investis dans VIA pour lui permettre d'améliorer ses installations, son matériel roulant et son infrastructure, ce qui a entraîné cette reconnaissance environnementale pour la gare centenaire.

ACCÈS À L'INFORMATION ET CONFIDENTIALITÉ

VIA s'est engagée à répondre rapidement aux demandes d'information en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. À la fin du troisième trimestre de 2011, les 10 demandes reçues par VIA au cours de ce trimestre étaient en cours de traitement.

ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE

VIA travaille avec divers organismes caritatifs et sans but lucratif locaux, régionaux et nationaux pour offrir son soutien à l'occasion d'activités communautaires, de collectes de fonds et d'autres initiatives, et ce, partout au Canada. VIA offre des crédits-voyages promotionnels aux organismes admissibles qui font une demande par l'intermédiaire de son site Web.

Au troisième trimestre de 2011, VIA a donné un total de 341 000 $ en crédits-voyages à 226 organismes de charité et sans but lucratif.

FRAIS LIÉS AUX DÉPLACEMENTS, À L'HÉBERGEMENT ET AUX CONFÉRENCES

Les frais liés aux déplacements, à l'hébergement et aux conférences ci dessous ont été remboursés au troisième trimestre de 2011.

Paul G. Smith, président du conseil d'administration :	4 100 $
Marc Laliberté, président et chef de la direction :	5 800 $
Membres du comité de la haute direction :	27 000 $
Membres du conseil d'administration :	25 000 $

Les frais de voyage remboursés aux membres du conseil d'administration reflètent la diversité des endroits où ils habitent.

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Le présent document est un examen de l'exploitation, du rendement et de la situation financière de VIA Rail Canada pour le trimestre et le cumul annuel au 30 septembre 2011, comparativement au trimestre et au cumul annuel au 30 septembre 2010. Il doit être lu parallèlement aux états financiers consolidés et aux notes afférentes.

Les états financiers sont établis conformément aux Normes internationales d'information financière (NIIF). Les chiffres du premier trimestre de 2010 ont été ajustés et convertis conformément aux Normes internationales d'information financière (NIIF), étant donné que le rapport annuel de 2010 présentait des états financiers établis en vertu des principes comptables généralement reconnus (PCGR) du Canada.

1. POINTS SAILLANTS LIÉS AUX FINANCES

	Trimestre terminé le 30 septembre				Période de neuf mois terminée le 30 septembre			
En millions de dollars canadiens	2011	2010	Var $	Var %	2011	2010	Var $	Var %
Produits voyageurs	79,6	75,7	3,9	5,2%	201,2	191,8	9,4	4,9%
Produits totaux	83,7	79,6	4,1	5,2%	214,5	203,7	10,8	5,3%
Charges d'exploitation	149,2	142,7	6,5	4,6%	432,9	424,6	8,3	1,9%
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement et les impôts sur les bénéfices	(65,5)	(63,1)	2,4	3,8%	(218,4)	(220,9)	(2,5)	-1,1%
Financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada	61,7	56,5	5,2	9,2%	199,1	192,6	6,5	3,4%
Amortissement du financement en capital reporté	12,0	15,4	(3,4)	-22,1%	33,1	38,1	(5,0)	-13,1%
(Recouvrement) charges d'impôts sur les bénéfices	0,6	(0,6)	(1,2)	n/a	(3,1)	(0,3)	2,8	n/a
Bénéfice net et résultat global du trimestre	7,6	9,4	(1,8)	-19,1%	16,9	10,1	6,8	67,3%

Pour les neuf premiers mois de l'exercice 2011, les produits ont augmenté de 5,3 pour cent par rapport à l'année dernière; les voyageurs-milles ont enregistré une croissance de 1,5 pour cent, conjuguée à une hausse des tarifs réalisée à l'aide du programme de gestion de la capacité de VIA, notamment dans le corridor Québec - Windsor et sur les liaisons long parcours.

Les charges d'exploitation ont augmenté de 8,3 millions de dollars; l'augmentation causée en grande partie par les coûts de régime de retraite plus élevés ainsi qu'un écart temporel dans le paiement des avantages sociaux des employés.

Il en ressort que, avant le financement du gouvernement du Canada et les impôts sur le revenu, le déficit d'exploitation a diminué de 2,5 millions de dollars (soit 1,1 pour cent).

FAITS SAILLANTS DU TRIMESTRE

Comparativement au trimestre terminé le 30 septembre 2010 :

- Les produits ont progressé de 5,2 pour cent et totalisent 83,7 millions de dollars pour le trimestre.
- Les charges d'exploitation avant les impôts sur le bénéfice et l'amortissement du financement en capital différé ont augmenté de 4,6 pour cent et se chiffrent à 149,2 millions de dollars pour le trimestre.
- Le financement par le gouvernement du Canada, qui a augmenté de 9,2 pour cent, s'établit à 61,7 millions de dollars pour le trimestre.
- Le bénéfice net se chiffre à 7,6 millions de dollars pour le trimestre, comparativement aux 9,4 millions de dollars réalisés pendant le même trimestre en 2010.

FAITS SAILLANTS DES NEUF MOIS TERMINÉS LE 30 SEPTEMBRE 2011

Comparativement aux neuf premiers mois de l'exercice 2010 :

- Les produits ont progressé de 5,3 pour cent et totalisent 214,5 millions de dollars pour la période.
- Les charges d'exploitation avant les impôts sur le bénéfice et l'amortissement du financement en capital différé ont augmenté de 1,9 pour cent et se chiffrent à 432,9 millions de dollars pour la période.
- Le financement par le gouvernement du Canada a augmenté de 3,4 pour cent et s'élève à 199,1 millions de dollars pour la période.
- Le bénéfice net enregistré pour la période est de 16,9 millions de dollars, comparativement aux 10,1 millions de dollars réalisés durant la période correspondante en 2010.

2. FAITS SAILLANTS DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION

a) Produits voyageurs

Produits (en millions de dollars)

	Trimestre terminé le 30 septembre				Période de neuf mois terminée le 30 septembre			
	2011	2010	Var $	Var %	2011	2010	Var $	Var %
Corridor Est	40,5 $	39,0 $	$1,5	3,8%	115,4 $	110,5 $	$4,9	4,4%
Sud Ouest Ontario (SOO)	10,9 $	10,6 $	$0,3	2,8%	33,3 $	31,6 $	$1,7	5,4%
Océan	5,3 $	4,7 $	$0,6	12,8%	10,8 $	10,1 $	$0,7	6,9%
Canadien	19,3 $	18,1 $	$1,2	6,6%	34,5 $	32,4 $	$2,1	6,5%
Liaisons essentielles	2,9 $	3,1 $	($0,2)	-6,5%	5,7 $	6,1 $	($0,4)	-6,6%
Autres	0,7 $	0,2 $	$0,5	250,0%	1,5 $	1,1 $	$0,4	36,0%
Total	79,6 $	75,7 $	$3,9	5,2%	201,2 $	191,8 $	$9,4	4,9%

Voyageurs-milles (en millions)

	Trimestre terminé le 30 septembre				Période de neuf mois terminée le 30 septembre			
	2011	2010	Var	Var %	2011	2010	Var	Var %
Corridor Est	137,6	133,5	4,1	3,1%	375,1	366,4	8,7	2,4%
Sud Ouest Ontario (SOO)	31,9	31,6	0,3	0,9%	94,5	93,0	1,5	1,6%
Océan	23,6	21,7	1,9	8,8%	49,5	48,4	1,1	2,3%
Canadien	53,5	53,7	(0,2)	-0,4%	104,0	103,3	0,7	0,7%
Liaisons essentielles	11,8	13,2	(1,4)	-10,6%	24,5	27,0	(2,5)	-9,3%
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	258,4	253,7	4,7	1,9%	647,6	638,1	9,5	1,5%

Les produits voyageurs ont progressé de 5,2 pour cent et totalisent 79,6 millions de dollars pour le trimestre. Les résultats cumulatifs se sont améliorés de 4,9 pour cent et se chiffrent à 201,2 millions de dollars. La performance du trimestre s'explique par l'augmentation des rendements (produits par voyageur-mille), combinée à la hausse de l'achalandage (voyageurs et voyageurs milles).

Pour ce qui est des résultats cumulatifs, l'augmentation provient des rendements plus élevés et d'une légère hausse de l'achalandage. La croissance des voyageurs-milles est supérieure à celle de l'achalandage, ce qui reflète le fait que les voyageurs effectuent des voyages dont la durée de trajet moyenne est plus longue.

Les services de train destinés aux voyageurs de loisir ont eu une bonne performance durant la haute saison d'été, alors que dans le Corridor, la compétition soutenue des compagnies de transport aérienne et d'autobus continue d'avoir un impact sur l'achalandage.

Pour le trimestre :

- Les produits du Corridor-Est dépassent de 3,8 pour cent ceux de l'année dernière, essentiellement en raison de l'achalandage plus élevé (croissance de 3,1 pour cent des voyageurs-milles) combiné à des rendements supérieurs (+0,8 pour cent par rapport à l'année dernière).
- Les produits du SOO ont augmenté de 2,8 pour cent, en raison de rendements plus élevés (+1,9 pour cent). Le nombre de voyageurs s'est accru de 1,8 pour cent, mais les voyageurs-milles n'ont augmenté que de 0,9 pour cent, ce qui reflète la durée plus courte des trajets.
- Les produits de l'*Océan* ont bondi de façon considérable par rapport à l'année dernière (12,8 pour cent); cette croissance est surtout attribuable à l'achalandage plus élevé (8,8 pour cent de voyageurs-milles). Les rendements ont affiché une hausse de 3,7 pour cent par rapport à l'année dernière.
- Les produits du *Canadien* ont augmenté de 6,6 pour cent par rapport à l'année précédente. La performance résulte des rendements plus élevés (+7,0 pour cent). L'achalandage a aussi légèrement augmenté (+0,7 pour cent), mais les voyageurs ont parcouru des distances plus courtes, comme le reflètent les voyageurs-milles, qui ont diminué de 0,4 pour cent par rapport au même trimestre l'année dernière.
- Les liaisons en régions éloignées ont généré moins de produits, ce qui est directement attribuable à l'interruption du service Victoria – Courtenay survenue plus tôt cette année.

Pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre :

- Les produits du Corridor-Est ont affiché une hausse de 4,4 pour cent, en raison des rendements plus élevés (+2,0 pour cent) combinés à la croissance de l'achalandage (2,4 pour cent plus de voyageurs milles). Le nombre de voyageurs a progressé de 0,8 pour cent; la croissance plus élevée des voyageurs-milles reflète la hausse du nombre de voyageurs enregistrée dans les marchés d'un bout à l'autre.
- Les produits du SOO ont augmenté de 5,4 pour cent, aussi en raison des rendements plus élevés (+3,7 pour cent) et du plus grand nombre de voyageurs (voyageurs-milles accrus de +2,3 pour cent).
- Les produits de l'*Océan* ont fait un bond de 6,9 pour cent, en raison des rendements plus élevés (+4,6 pour cent) combinés au plus grand nombre de voyageurs.
- Les produits du *Canadien* dépassent de 6,5 pour cent ceux de l'année dernière, surtout en raison des rendements plus élevés (+5,8 pour cent).
- Les liaisons essentielles ont généré moins de produits, en conséquence directe de l'interruption du service Victoria – Courtenay depuis avril 2011 (un service d'autobus a été offert jusqu'au 7 août 2011).

2. FAITS SAILLANTS DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION
b) Charges d'exploitation

	Pour le trimestre terminé le 30 sept.				Période de neuf mois terminée le 30 septembre			
En millions de dollars canadiens	2011	2010	Var $	Var %	2011	2010	Var $	Var %
Rémunération et avantages sociaux	62,2	59,3	2,9	4,9%	174,1	167,8	6,3	3,8%
Exploitation des trains et carburant	32,5	29,2	3,3	11,3%	93,1	86,6	6,5	7,5%
Autres	47,1	51,3	(4,2)	-8,2%	149,6	154,7	(5,1)	-3,3%
(Gain) perte non matérialisé sur les instruments financiers dérivés	2,7	(3,8)	6,5	-171,1%	2,4	(3,9)	6,3	161,5%
(Gain) perte matérialisé sur les instruments financiers dérivés	(1,5)	1,8	(3,3)	-183,3%	(4,4)	5,2	(9,6)	-184,6%
Charges d'exploitation avant avantages sociaux futurs, amortissement du financement en capital différé et impôts sur les bénéfices	143,0	137,8	5,2	3,8%	414,8	410,4	4,4	1,1%
Avantages sociaux futurs	6,2	4,9	1,3	26,5%	18,1	14,2	3,9	27,5%
Dépenses d'exploitation avant amortissement du financement en capital différé et impôts sur les bénéfices	149,2	142,7	6,5	4,6%	432,9	424,6	8,3	1,9%
(Recouvrement) Charges d'impôts sur les bénéfices	0,6	(0,6)	1,2	-212,7%	(3,1)	(0,3)	(2,8)	n/a
Charges d'exploitation totales avant amortissement du financement en capital différé	149,8	142,1	7,7	5,4%	429,8	424,3	5,5	1,3%

Pour le trimestre :

- Les charges d'exploitation avant les bénéfices sociaux futurs, l'amortissement du financement en capital reporté et les dépenses liées aux impôts sur le revenu ont augmenté de 5,2 millions de dollars et se chiffrent à 143,0 millions de dollars pour le trimestre, essentiellement en raison d'un écart temporel dans le paiement des bénéfices sociaux des employés, une augmentation des coûts d'exploitation ferroviaire et de dépense en carburant et une perte non matérialisée sur les instruments financiers dérivés. Ces augmentations sont contrebalancées en partie par une réduction des charges du matériel de maintenance, des coûts de ventes et marketing, ainsi que par un gain réalisé sur les instruments financiers dérivés.

- Les charges liées à l'exploitation des trains ont connu une hausse par rapport à l'année dernière à cause des primes incitatives plus élevées qui ont été payées au CN en raison de la ponctualité accrue.

- Le prix du carburant a augmenté par rapport à l'année dernière, mais cette augmentation a été compensée par les profits réalisés avec les instruments financiers dérivés achetés conformément à la politique de couverture de la Société. La Société a réalisé des profits de 1,5 million de dollars pour le trimestre, comparativement à une perte de 1,8 million de dollars pour la même période l'année dernière.

Pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre :

- Les charges d'exploitation avant avantages sociaux futurs, amortissement du financement en capital reporté et dépenses liées aux impôts sur le revenu ont progressé de 4,4 millions de dollars et se chiffrent à 414,8 millions de dollars. Cette augmentation est principalement causée par une hausse des charges de rémunération (liée en grande partie aux coûts de formation des nouveaux mécaniciens de locomotive), à un écart temporel dans le paiement des bénéfices sociaux des employés, une hausse des charges d'exploitation ferroviaire et de dépense de carburant ainsi qu'à une perte non réalisée sur les instruments financiers dérivés. Elle est partiellement annulée par un gain réalisé sur les instruments financiers dérivés et une diminution des charges du matériel de maintenance.

- Le prix du carburant a augmenté par rapport à l'année dernière, mais cette augmentation a été compensée par les profits réalisés avec les instruments financiers dérivés achetés conformément à la politique de couverture de la Société. VIA a enregistré des gains de 4,4 millions de dollars au cours de la période, comparativement à une perte de 5,2 millions de dollars à la même période l'année dernière.

- La Société a généré un crédit de 3,1 millions de dollars en impôts sur le revenu, par rapport à un crédit de 0,3 million de dollars pour la période correspondante en 2010. Le crédit résulte essentiellement d'un remboursement d'impôt reçu pour des impôts relatifs aux années précédentes.

3. INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Les immobilisations corporelles (nettes de l'amortissement cumulé) se chiffrent à 1 100,5 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 135,2 millions de dollars par rapport au solde arrêté le 31 décembre 2010. Les investissements en immobilisations ont totalisé 61,6 millions de dollars pour le trimestre, et 171,9 millions de dollars pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2011.

- VIA a investi 31,4 millions de dollars dans d'importants projets d'infrastructure, surtout dans la subdivision Kingston du CN de la liaison Montréal – Toronto. Sur une base cumulative, les investissements totalisent 90,9 millions de dollars. VIA travaille à l'ajout de portions d'une troisième voie entre Montréal et Toronto afin de réduire la congestion.
- La Société a investi 17,5 millions de dollars en tout dans d'importants projets de matériel roulant, notamment 7,5 millions de dollars dans le projet de remise à neuf du parc de locomotives F-40 et 4,5 millions de dollars dans le projet de remise à neuf du parc de voitures LRC. Un montant total de 54,7 millions a été investi dans d'importants projets de matériel roulant pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre.
- Une somme de 7,0 millions de dollars a été investie dans les projets relatifs aux gares durant le trimestre, dont un montant de 2,8 millions de dollars destiné à la revitalisation de la gare Union de Toronto. Sur une base cumulative, les gares ont fait l'objet d'investissements de 9,5 millions de dollars.
- Des investissements se chiffrant à 3,4 millions de dollars ont été effectués dans des projets de technologie de l'information au cours du trimestre, ce qui ramène à 9,4 millions de dollars le cumul des investissements pour la période terminée le 30 septembre 2011.

4. FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

Le solde de caisse de la Société s'élevait à 46,9 millions de dollars à la fin de septembre, ce qui représente, d'une part, une hausse de 29,3 millions de dollars depuis le 30 juin et, d'autre part, une baisse de 29,9 millions de dollars depuis le 31 décembre 2010.

L'accroissement de la position de trésorerie au cours du trimestre a été généré par le financement d'immobilisations reçu (58,7 millions de dollars) et les rentrées nettes provenant des activités d'exploitation (40,3 millions de dollars), en partie contrebalancés par les investissements effectués dans les immobilisations corporelles (61,6 millions de dollars).

Le recul qu'a enregistré la position de trésorerie depuis le 31 décembre 2010 résulte des investissements effectués dans les immobilisations corporelles (171,9 millions de dollars) et des flux de trésorerie utilisés pour les activités d'exploitation (8,3 millions de dollars), en partie contrebalancés par le financement reçu. La Société a reçu 169,0 millions de dollars en financement d'immobilisations du gouvernement du Canada durant la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2011.

Les contributions aux régimes de retraites se sont élevées à 13,9 millions de dollars au troisième trimestre comparativement à 6,2 millions en 2010. Sur une base cumulative, les contributions totalisent 35,6 millions de dollars comparativement à 18,3 millions pour la même période en 2010.

5. ANALYSE DES RISQUES

A) FINANCEMENT D'EXPLOITATION

VIA est toujours confrontée à des problèmes de financement d'exploitation. La Société cherche à créer et à mettre en œuvre une série d'initiatives visant à amoindrir son déficit, notamment en réduisant les coûts et en augmentant les produits. En outre, VIA continue à travailler avec Transports Canada afin de résoudre le problème lié au déficit d'exploitation et d'élaborer des solutions de financement durables.

De plus, le ralentissement économique accentue la pression sur les besoins en financement de la Société par le truchement des régimes de retraite. De fait, les contributions effectuées depuis le début de l'année ont auugmenté de 17,3 millions de dollars, comparativement à l'année dernière.

B) FINANCEMENT D'IMMOBILISATIONS

VIA devra continuer à investir dans le matériel roulant, les gares, les systèmes de maintenance, les installations et la technologie de l'information après 2011, quand l'actuel programme d'investissements sera terminé. La Société collabore avec Transports Canada pour répondre aux besoins courants en financement d'immobilisations et s'assurer de disposer du financement d'immobilisations nécessaire pour exécuter son mandat.

C) PRODUITS VOYAGEURS

Après une sérieuse récession survenue dans les marchés des voyages en 2008, la croissance de l'achalandage et des produits a enregistré un ralentissement par rapport aux années précédentes. VIA continue à mettre en œuvre des initiatives visant à atténuer l'incidence du ralentissement de la croissance sur les produits voyageurs. Ces initiatives comprennent l'optimisation des liaisons entre Montréal, Ottawa et Toronto, et l'apport de produits additionnels provenant de projets immobiliers et d'améliorations à la technologie de l'information qui appuient les initiatives de gestion de la capacité.

D) INCIDENTS À DES PASSAGES À NIVEAU

Les trains de VIA empruntent de nombreux passages à niveau protégés et non protégés que peuvent traverser des véhicules, et où des incidents/accidents peuvent survenir. VIA a élaboré un programme de protection/de clôtures et de fermeture de passages à niveau. Il travaille activement avec les collectivités et les propriétaires de terrains qui comportent des passages à niveau. Les objectifs du programme sont de fermer les passages à niveau là où cela est possible et de renforcer la sensibilisation du public aux dangers potentiels qu'ils représentent.

E) DÉPART À LA RETRAITE DE MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE

VIA dépend de l'ensemble des compétences spécialisées des mécaniciens qui conduisent ses locomotives. Plus de la moitié des mécaniciens de locomotive de VIA pourraient prendre leur retraite d'ici la fin de l'année 2015. D'ailleurs, si VIA devait être confrontée à un roulement important de son groupe de mécaniciens de locomotive, cela nuirait sérieusement à ses activités. La Société a donc lancé, en décembre 2010, un programme pour former de nouveaux mécaniciens de locomotive, dont la première promotion devrait obtenir son diplôme en 2012. Une deuxième classe a été lancée en octobre 2011 et deux autres promotions devraient commencer leur formation en 2012; elles devraient toutes obtenir leur diplôme à la fin 2012.

F) FLUCTUATIONS DES COÛTS DU CARBURANT

Le carburant représente des frais importants dans l'exploitation du rail voyageurs, et ces coûts pourraient varier considérablement par rapport aux estimations de VIA en raison de l'incertitude et de la volatilité du prix du carburant. La stratégie de couverture éprouvée de VIA ajoute de la certitude quant au coût futur du carburant et peut retarder l'impact des fluctuations de prix du carburant. Puisque les contrats utilisés pour couvrir le prix du carburant sont exprimés en dollars américains, VIA se protège également contre le risque de change.

G) PROJETS D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Des retards importants dans les projets d'infrastructure ou de matériel roulant ou encore une augmentation des coûts des projets pourraient avoir un effet négatif sur le rendement financier de VIA. Les gestionnaires de VIA surveillent de près l'évolution de tous les projets afin d'atténuer ce risque et corrigent au besoin les calendriers de production afin de maintenir les projets sur la bonne voie.

6. APERÇU

VIA réaffirme son engagement à l'égard des objectifs énoncés dans son Plan d'entreprise pour 2011. Les stratégies de marketing continueront à avoir comme principal objectif de maintenir les améliorations réalisées cette année en matière d'achalandage, et d'en tirer profit. L'achèvement d'initiatives de gestion Lean, en plus de l'accent plus important mis sur la productivité à l'échelle de la Société, permettront de garantir l'amélioration continue de l'efficacité.

La crainte d'un autre ralentissement économique pourrait cependant causer un impact négatif sur les produits voyageurs. De plus, de telles conditions de marché pourraient affecter la position financière des régimes de retraite de la Société. Ces deux facteurs pourraient limiter la capacité de VIA à réaliser tous les buts et objectifs qu'elle s'est fixée pour 2012 et au-delà.

Étant donné que certains des projets d'investissements en immobilisations seront achevés dans les mois à venir et en 2012, VIA s'assurera que le rail voyageurs offre une valeur accrue à un plus grand nombre de voyageurs canadiens, tout en maîtrisant de manière rigoureuse ses charges d'exploitation.

ÉTATS FINANCIERS INTÉRIMAIRES

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

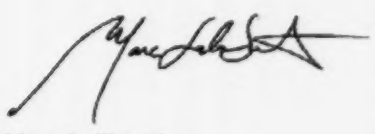
TRIMESTRE TERMINÉ LE 30 SEPTEMBRE 2011

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers trimestriels conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État du Conseil du Trésor du Canada, ainsi que des contrôles internes qu'elle considère comme nécessaires pour permettre la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'anomalies significatives.

La direction veille aussi à ce que tous les autres renseignements fournis dans ce rapport financier trimestriel concordent, s'il y a lieu, avec les états financiers trimestriels.

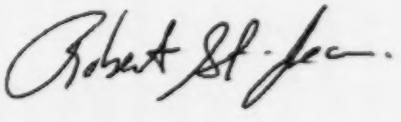
À notre connaissance, ces états financiers trimestriels non vérifiés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière, des résultats d'exploitation et des flux de trésorerie de la société, à la date et pour les périodes visées dans les états financiers trimestriels.

Le président et chef de la direction,



Marc Laliberté

Le chef, Services financiers et administration,



Robert St-Jean, CA

Montréal, Québec, Canada
22 novembre 2011

ÉTATS FINANCIERS INTÉRIMAIRES

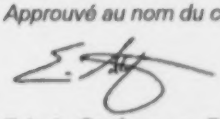
ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 30 septembre 2011 (en milliers de dollars canadiens)	30 sept. 2011 (non audités)	31 déc. 2010 (non audités)	1er jan. 2010 (non audités)
ACTIFS COURANTS			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	46 897 $	76 829 $	4 596 $
Comptes clients	11 972	7 988	7 581
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	9 848	14 414	10 467
À recevoir du gouvernement du Canada	12 327	15 702	5 182
Instruments financiers dérivés (NOTE 20)	3 487	3 769	1 497
Stocks (NOTE 8)	21 174	21 302	24 592
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 11)	15 295	15 295	25 295
	121 000	155 299	79 210
ACTIFS NON COURANTS			
Immobilisations corporelles (NOTE 9)	790 809	729 932	673 433
Immobilisations incorporelles (NOTE 10)	309 712	235 371	74 068
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 11)	18 137	25 645	23 120
Actif au titre des prestations constituées (NOTE 14)	180 140	159 081	152 655
Instruments financiers dérivés (NOTE 20)	787	880	1 578
	1 299 585	1 150 909	924 854
TOTAL DE L'ACTIF	1 420 585 $	1 306 208 $	1 004 064 $
PASSIFS COURANTS			
Comptes fournisseurs et charges à payer (NOTE 12)	92 673 $	135 952 $	116 529 $
Provisions (NOTE 13)	19 721	17 138	14 554
Financement du gouvernement du Canada reporté	46 000	51 000	-
Instruments financiers dérivés (NOTE 20)	-	996	6 699
Produits reportés	29 309	25 546	24 129
	187 703	230 632	161 911
PASSIFS NON COURANTS			
Passif au titre des prestations constituées (NOTE 14)	33 253	32 259	31 094
Passifs d'impôt différé (NOTE 15)	1 226	404	-
Instruments financiers dérivés (NOTE 20)	3 208	205	354
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	612	909	1 302
Autres passifs non courants	557	623	899
	38 856	34 400	33 649
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (NOTE 16)	1 090 271	954 317	736 746
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE			
Capital-actions (NOTE 17)	9 300	9 300	9 300
Bénéfices non répartis	94 455	77 559	62 458
	103 755	86 859	71 758
TOTAL DES PASSIFS ET DE L'AVOIR DE L'ACTIONNAIRE	1 420 585 $	1 306 208 $	1 004 064 $

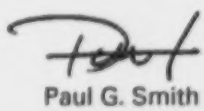
Engagements et éventualités (notes 18 et 23 respectivement)

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers intérimaires.

Approuvé au nom du conseil,



Eric L. Stefanson, FCA
Administrateur et président du Comité
de la vérification, des risques et des finances



Paul G. Smith
Administrateur et président du conseil

ÉTATS FINANCIERS INTÉRIMAIRES

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DU RÉSULTAT GLOBAL

Période terminée le 30 septembre	TRIMESTRE TERMINÉ LE		PÉRIODE DE NEUF MOIS TERMINÉE LE	
(en milliers de dollars canadiens)	30 sept. 2011	30 sept. 2010	30 sept. 2011	30 sept. 2010
PRODUITS	(non audités)	(non audités)	(non audités)	(non audités)
Voyageurs	79 571 $	75 742 $	201 185 $	191 838 $
Autres	4 162	3 911	13 338	11 869
	83 733	79 653	214 523	203 707
CHARGES				
Rémunération et avantages sociaux	62 190	59 273	174 119	167 841
Exploitation des trains et carburant	32 474	29 196	93 136	86 597
Gares et autres biens	8 073	7 347	25 773	24 328
Marketing et ventes	6 608	7 401	21 748	21 632
Matériel de maintenance	6 608	7 874	23 358	26 611
Coûts des fournitures à bord des trains	4 493	4 284	11 316	10 931
Taxes d'exploitation	1 364	1 532	7 716	8 076
Frais professionnels	1 551	1 429	5 012	3 614
Avantages sociaux futurs (NOTE 14)	6 172	4 901	18 141	14 160
Amortissement et pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (NOTE 9 ET 10)	12 310	14 394	36 145	38 123
Perte (gain) non matérialisée sur les instruments financiers dérivés	2 668	(3 830)	2 382	(3 941)
Perte (gain) réalisée sur les instruments financiers dérivés	(1 545)	1 777	(4 382)	5 243
Autres	6 186	7 140	18 419	21 447
	149 152	142 718	432 883	424 662
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES	65 419	63 065	218 360	220 955
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	61 662	56 500	199 119	192 550
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 16)	12 055	15 365	33 052	38 146
Bénéfices avant impôts	8 298	8 800	13 811	9 741
Dépense (recouvrements) d'impôts sur les bénéfices (NOTE 15)	649	(576)	(3 085)	(357)
BÉNÉFICE NET ET RÉSULTAT GLOBAL POUR LA PÉRIODE	7 649 $	9 376 $	16 896 $	10 098 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers intérimaires.

ÉTAT DES VARIATIONS DE L'AVOIR DE L'ACTIONNAIRE

Période terminée le 30 septembre	TRIMESTRE TERMINÉ LE		PÉRIODE DE NEUF MOIS TERMINÉE LE	
(en milliers de dollars canadiens)	30 sept. 2011	30 sept. 2010	30 sept. 2011	30 sept. 2010
	(non audités)	(non audités)	(non audités)	(non audités)
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE AU DÉBUT DE LA PÉRIODE	96 106 $	72 480 $	86 859 $	71 758 $
Bénéfice net et résultat global de la période	7 649	9 376	16 896	10 098
Financement du gouvernement du Canada pour l'acquisition d'immobilisations corporelles non-amortissable	-	4 488	-	4 488
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE À LA FIN DE LA PÉRIODE	103 755	86 344	103 755	86 344

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers intérimaires.

ÉTATS FINANCIERS INTÉRIMAIRES

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Période terminée le 30 septembre	TRIMESTRE TERMINÉ LE		PÉRIODE DE NEUF MOIS TERMINÉE LE	
(en milliers de dollars canadiens)	30 sept. 2011	30 sept. 2010	30 sept. 2011	30 sept. 2010
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	(non audité)	(non audité)	(non audité)	(non audité)
Bénéfice net et résultat global pour la période	7 649 $	9 376 $	16 896 $	10 098 $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation:				
Amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles	12 403	12 039	35 596	33 620
Pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	6	2 454	846	4 797
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(99)	(99)	(297)	(294)
Amortissement du financement en capital reporté	(12 055)	(15 365)	(33 052)	(38 146)
Impôts différés	574	-	822	-
Variation de la juste valeurs des instruments financiers (fonds de renouvellement des actifs)	537	(27)	(106)	(85)
Pertes (gains) non matérialisées sur les instruments financiers dérivés	2 668	(3 830)	2 382	(3 941)
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement	35 897	1 494	(11 268)	(2 768)
Variation de l'actif au titre des prestations constituées	(7 578)	(3 511)	(21 059)	(9 397)
Variation du passif au titre des prestations constituées	344	312	994	557
Variation des autres passifs non courants	-	-	(66)	-
Entrées (sorties) de fonds liées aux activités d'exploitation	40 346	2 843	(8 312)	(5 559)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT				
Financement en capital du gouvernement du Canada	58 713	39 510	169 006	176 071
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	(8 713)	(3 510)	7 494	(5 208)
Entrées de fonds générés par les activités de financement	50 000	36 000	176 500	170 863
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Acquisition de placements du fonds de renouvellement des actifs	(186 232)	(50 709)	(249 656)	(152 541)
Produit de la vente et de l'arrivée à échéance de placements du fonds de renouvellement des actifs	190 063	49 241	257 270	160 920
Variation des Comptes fournisseurs et charges à payer des projets en capital	(3 481)	(763)	(34 074)	(13 006)
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(61 560)	(51 727)	(171 853)	(157 404)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	127	1 383	193	1 419
Sorties de fonds liées aux activités d'investissement	(61 083)	(52 575)	(198 120)	(160 612)
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE				
Augmentation (diminution) de la période	29 263	(13 732)	(29 932)	4 692
Solde au début de la période	17 634	23 020	76 829	4 596
SOLDE À LA FIN DE LA PÉRIODE	46 897 $	9 288 $	46 897 $	9 288 $
REPRÉSENTÉS PAR :				
Encaisse	4 427 $	370 $	4 427 $	370 $
Placements à court terme	42 470	8 918	42 470	8 916
	46 897 $	9 288 $	46 897 $	9 288 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers intérimaires.

NOTES AFFÉRENTES

AUX ÉTATS FINANCIERS INTÉRIMAIRES

AU 30 SEPTEMBRE 2011 (non audités)

1. AUTORISATIONS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Le siège social de la Société est situé au 3 Place Ville-Marie, Montréal (Québec). La Société s'emploie à offrir la meilleure expérience de voyage au Canada. Sa mission est de travailler ensemble pour dépasser les attentes de nos clients à chaque occasion. La Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur les bénéfices.

La Société a un seul secteur d'exploitation, le transport de voyageurs et les services connexes. Les activités de la Société sont considérées comme étant saisonnière puisque l'achalandage et les revenus augmentent durant l'été et à la période des fêtes en décembre.

Ces états financiers ont été approuvés et autorisés pour publication par le conseil d'administration le 22 novembre 2011.

2. BASE DE PRÉSENTATION

A) DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

La Société a adopté les normes internationales d'information financière (IFRS) conformément à *IFRS 1 – Première application des normes internationales d'information financière*. La première date à laquelle les IFRS ont été adoptées était le 1er janvier 2010. Conformément aux IFRS, la Société a :

- fourni des informations financières comparatives;
- adopté les mêmes conventions comptables pour toutes les périodes présentées;
- adopté de façon rétrospective toutes les normes IFRS en vigueur au 31 décembre 2009, tel qu'exigé ;
- adopté certaines exemptions optionnelles et certaines exceptions obligatoires pour la première adoption des normes IFRS, le cas échéant.

Les états financiers de la Société étaient précédemment préparés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR canadiens). Les PCGR canadiens diffèrent de certaines normes IFRS. La note 3 contient les rapprochements et descriptions des effets de la transition des PCGR canadiens aux normes IFRS pour l'avoir des actionnaires, les résultats et le résultat global ainsi que les rapprochements lignes par ligne des éléments de l'état de la situation financière au 31 décembre 2010 et 1er janvier 2010, et l'état des résultats et du résultat global pour l'année terminée le 31 décembre 2010.

B) MONNAIE FONCTIONNELLE ET DE PRÉSENTATION

Ces états financiers sont présentés en dollars canadiens, qui est la monnaie fonctionnelle de la Société. Toutes les informations financières sont présentées en dollars canadiens et ont été arrondies au millier près pour les états financiers de la Société et au million près dans les notes aux états financiers.

3. INCIDENCE DE LA TRANSITION AUX NORMES IFRS

Tel que requis par les IFRS 1 « *Première application des normes internationales d'information financière* » les IFRS ont été adoptées de façon rétroactive à la date de transition. Tous les ajustements effectués aux actifs et passifs conforme aux PCGR ont été enregistrés contre les bénéfices non répartis sauf si certaines exceptions s'appliquaient. La note explique les normes qui ont été adoptées par la Société lors de la préparation de son état de la situation financière d'ouverture IFRS en date du 1er janvier 2010. Elle présente également les différences entre les PCGR canadiens adoptés par la Société et la valeur des impacts sur l'état de la situation financière d'ouverture 2010, les résultats nets de 2010 et l'état de la situation financière de fermeture de 2010.

Lors de la préparation de la balance d'ouverture, la Société a choisi d'appliquer les exemptions suivantes offertes par le IFRS 1:

I) **Avantages du personnel (IAS 19)**
La Société a appliqué cette exemption et elle a comptabilisé tous les écarts actuariels cumulés ainsi que l'actif transitoire à la date de transition aux IFRS, dans les bénéfices non répartis pour tous les régimes. La Société continuera d'utiliser la méthode du corridor pour les écarts actuariels générés ultérieurement. La Société fournira les informations requises par les IFRS prospectivement à compter de la date de transition au fur et à mesure que celles-ci seront établies.

II) **Regroupement d'entreprise (IFRS 3)**
La Société a choisi de ne pas retraiter les regroupements d'entreprise effectuée antérieurement au 1er janvier 2010 et a appliqué le IFRS 3 à partir de cette date.

III) **Désignation d'instruments financiers comptabilisés antérieurement (IAS 39)**
La Société a reclassée certains de ces instruments financiers comme disponible à la vente à la date de transition.

L'adoption des normes IFRS a entrainé des changements importants à l'état de la situation financière de la Société tel que décrit ci-dessous, de plus, les états financiers de Keewatin Railway Company (KRC) ne sont plus consolidés dans les états financiers de la Société sous les IFRS (voir note 3A – Consolidation de KRC ci-dessous).

La société a préparé les rapprochements suivants :

Rapprochement de l'état de la situation financière d'ouverture au 1er janvier 2010

(en millions de dollars)	31 DÉC. 2009 PCGR CANADIENS	KRC NOTE A	AJUSTEMENTS IFRS	RECLASSIFICATIONS	1er JANVIER 2010 IFRS	NOTE
Trésorerie et équivalent de trésorerie	4,8	(0,2)	-	-	4,6	
Comptes clients	7,7	(0,1)	-	-	7,6	
Charges payées d'avance et autres créances	10,6	(0,2)	-	-	10,4	
À recevoir du gouvernement du Canada	6,8	(1,6)	-	-	5,2	
Instruments financiers dérivés	1,5	-	-	-	1,5	
Stocks	24,6	-	-	-	24,6	
Fonds de renouvellement des actifs	25,3	-	-	-	25,3	
Total des actifs courants	**81,3**	**(2,1)**	**-**	**-**	**79,2**	
Immobilisations corporelles	523,9	(8,7)	219,8	(61,6)	673,4	B
Immobilisations incorporelles	9,5	-	3,0	61,6	74,1	C
Fond de renouvellement des actifs	23,1	-	-	-	23,1	
Actif au titre des prestations constituées	354,8	-	(202,1)	-	152,7	D
Instruments financiers dérivés	1,6	-	-	-	1,6	
Actifs d'impôts différés	2,8	-	(2,8)	-	-	H
Total des actifs non courants	**915,7**	**(8,7)**	**17,9**	**-**	**924,9**	
Total des actifs	**997,0**	**(10,8)**	**17,9**	**-**	**1 004,1**	

(en millions de dollars)	31 DÉC. 2009 PCGR CANADIENS	KRC NOTE A	AJUSTEMENTS IFRS	RECLASSIFICATIONS	1er JANVIER 2010 IFRS	NOTE
Comptes fournisseurs et charges à payer	132,3	(2,0)	(0,6)	(13,2)	116,5	E
Provisions	-	-	1,0	13,6	14,6	E
Instruments financiers dérivés	6,7	-	-	-	6,7	
Produits reportés	12,0	-	12,1	-	24,1	F
Total des passifs courants	**151,0**	**(2,0)**	**12,5**	**0,4**	**161,9**	
Passif au titre des prestations constituées	27,2	-	4,3	(0,4)	31,1	D
Passifs d'impôts différés	40,5	-	(40,5)	-	-	H
Instruments financiers derivés	0,4	-	-	-	0,4	
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	1,3	-	-	-	1,3	
Autres passif non courants	1,5	(0,6)	-	-	0,9	
Total des passifs non courants	**70,9**	**(0,6)**	**(36,2)**	**(0,4)**	**33,7**	
Financement en capital reporté	**541,1**	**(8,0)**	**203,6**	**-**	**736,7**	G
Capital-actions	9,3	-	-		9,3	
Surplus d'apport	6,0	-	-	(6,0)	-	
Bénéfices non répartis	218,7	(0,2)	(162,0)	6,0	62,5	
Total de l'avoir de l'actionnaire	**234,0**	**(0,2)**	**(162,0)**	**-**	**71,8**	
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	**997,0**	**(10,8)**	**17,9**	**-**	**1 004,1**	

Rapprochement de l'avoir de l'actionnaire au 1er janvier 2010

Les millions de dollars	
Avoir de l'actionnaire–PCGR canadiens au 1er janvier 2010	**234,0**
A) Consolidation –KRC	(0,2)
B) Immobilisation corporelles	219,8
C) Immobilisations incorporelles	3,0
D) Pension et autres avantages	(206,4)
E) Provisions	(0,4)
F) Produits reportés	(12,1)
G) Financement en capital reporté	(203,6)
H) Impôts différés	37,7
Avoir de l'actionnaire–IFRS au 1er janvier 2010	**71,8**

Rapprochement de l'état de la situation financière au 31 décembre 2010

Les millions de dollars	31 DÉC. 2010 PCGR CANADIENS	KRC NOTE A	AJUSTEMENTS IFRS	RECLASSIFICATIONS	31 DÉCEMBRE 2010 IFRS	NOTE
Trésorerie et équivalent de trésorerie	77,1	(0,3)	-	-	76,8	
Comptes clients	8,1	(0,1)	-	-	8,0	
Charges payées d'avance et autres créances	14,5	(0,1)	-	-	14,4	
À recevoir du gouvernement du Canada	17,1	(1,4)	-	-	15,7	
Instruments financiers dérivés	3,8	-	-	-	3,8	
Stocks	21,3	-	-	-	21,3	
Fonds de renouvellement des actifs	15,3	-	-	-	15,3	
Total des actif courants	**157,2**	**(1,9)**	-	-	**155,3**	
Immobilisations corporelles	725,6	(9,5)	224,2	(210,4)	729,9	B
Immobilisations incorporelles	17,4	-	7,6	210,4	235,4	C
Fond de renouvellement des actifs	25,6	-	-	-	25,6	
Actif au titre des prestations constituées	374,9	-	(215,8)	-	159,1	D
Instruments financiers dérivés	0,9	-	-	-	0,9	
Actifs d'impôts différés	12,2	-	(12,2)	-	-	H
Total des actifs non courants	**1 156,6**	**(9,5)**	**3,8**	-	**1 150,9**	
Total des actifs	**1 313,8**	**(11,4)**	**3,8**	-	**1 306,2**	

(en millions de dollars)	31 DÉC. 2010 PCGR CANADIENS	KRC NOTE A	AJUSTEMENTS IFRS	RECLASSIFICATIONS	31 DÉC. 2010 IFRS	NOTE
Comptes fournisseurs et charges à payer	154,7	(1,8)	(0,6)	(16,3)	136,0	E
Provisions	-	-	0,4	16,7	17,1	E
Financement du Gouvernement reporté	51,0	-	-	-	51,0	
Instruments financiers dérivés	1,0	-	-	-	1,0	
Produits reportés	12,9	-	12,6	-	25,5	F
Total des passifs courants	**219,6**	**(1,8)**	**12,4**	**0,4**	**230,6**	
Passif au titre des prestations constituées	27,3	-	5,4	(0,4)	32,3	D
Passifs d'impôts différés	55,0	-	(54,6)	-	0,4	H
Instruments financiers derivés	0,2	-	-	-	0,2	
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	0,9	-	-	-	0,9	
Autres passif non courants	1,1	(0,5)	-	-	0,6	
Total des passifs non courants	**84,5**	**(0,5)**	**(49,2)**	**(0,4)**	**34,4**	
Financement en capital reporté	**751,9**	**(9,0)**	**211,4**	**-**	**954,3**	**G**
Capital-actions	9,3	-	-	-	9,3	
Bénéfices non répartis	248,5	(0,1)	(170,8)	-	77,6	
Total de l'avoir de l'actionnaire	**257,8**	**(0,1)**	**(170,8)**	**-**	**86,9**	
Total des passifs et de l'avoir de l'actionnaire	**1 313,8**	**(11,4)**	**3,8**	**-**	**1 306,2**	

Rapprochement de l'avoir de l'actionnaire au 31 décembre 2010

(en millions of dollars)	
Avoir de l'actionnaire–PCGR canadiens au 31 décembre 2010	**257,8**
A) Consolidation -KRC	(0,1)
B) Immobilisation corporelles	224,2
C) Immobilisations incorporelles	7,6
D) Pension et autres avantages	(221,2)
E) Provisions	0,2
F) Produits reportés	(12,6)
G) Financement en capital reporté	(211,4)
H) Impôts différés	42,4
Avoir de l'actionnaire–IFRS au 31 décembre 2010	**86,9**

Rapprochement de l'état des résultats et du résultat global pour l'année se terminant le 31 décembre 2010

(en millions de dollars)

	31 DÉC. 2010 PCGR CANADIENS	KRC NOTE A	AJUSTEMENTS IFRS	31 DÉC. 2010 IFRS	NOTE
PRODUITS					
Voyageurs	258,3	(0,1)	(0,5)	257,7	
Revenus de placements	1,3	-	-	1,3	
Autres	18,3	(2,6)	-	15,7	
	277,9	(2,7)	(0,5)	274,7	
CHARGES					
Rémunération et avantages sociaux	224,2	(1,1)	-	223,1	
Exploitation des trains et carburant	118,5	(0,4)	-	118,1	
Gares et autres biens	34,3	(0,4)	-	33,9	
Marketing et ventes	29,3	-	-	29,3	
Matériel de maintenance	39,1	(0,1)	-	39,0	
Coûts des fournitures à bord des trains	14,7	-	-	14,7	
Taxes d'exploitation	8,9	(0,1)	-	8,8	
Frais professionnels	6,3	-	-	6,3	
Avantages sociaux futurs	11,5	-	14,7	26,2	D
Amortissement et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	58,3	(0,3)	(9,0)	49,0	B/C
Gain non matérialisé sur les instruments financiers dérivés	(7,4)	-	-	(7,4)	
Perte réalisée sur les instruments financiers dérivés	6,2	-	-	6,2	
Autres	26,0	(0,7)	(0,4)	24,9	
	569,9	(3,1)	5,3	572,1	
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES	292,0	(0,4)	5,8	297,4	
Financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada	261,5	-	-	261,5	
Amortissement du financement en capital reporté	57,1	(0,3)	(7,8)	49,0	G
Bénéfices (Pertes) avant impôts	26,6	0,1	(13,6)	13,1	
Charge d'impôt sur les bénéfices	4,8	-	(4,8)	-	H
BÉNÉFICE NET ET RÉSULTAT GLOBAL DE L'EXERCICE	**21,8**	**0,1**	**(8,8)**	**13,1**	

A) CONSOLIDATION DE KRC

En vertu des PCGR du Canada, Keewatin Railway Company (KRC) était désignée à titre d'entité à détenteurs de droits variables (EDDV) et, par conséquent, les états financiers de KRC étaient consolidés dans les états financiers de la Société. En vertu des IFRS, les états financiers de KRC ne seront plus consolidés dans les états financiers de la Société puisque les IFRS pertinentes sont fondées sur des critères de contrôle plutôt que sur le concept d'EDDV. La Société a conclu qu'en vertu des IFRS elle ne contrôle pas les activités opérationnelles de KRC et qu'elle ne devrait pas, par conséquent, consolider les états financiers de celle-ci selon ces normes.

B) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Sous IFRS, l'amortissement des immobilisations corporelles doit être calculé séparément pour chaque composante majeure de l'immobilisation corporelle si cette composante a une durée de vie significativement différente. Cette exigence a mené au redressement des immobilisations corporelles dans la balance d'ouverture IFRS au 1er janvier 2010. Le résultat de ce redressement est une augmentation significative de la valeur nette pour le matériel roulant, les bâtiments et les infrastructures ferroviaires. L'amortissement cumulé des actifs de la catégorie matériel roulant, bâtiment de maintenance, gares et installations ainsi que les infrastructures a été réduit dû à l'établissement de différentes composantes et l'ajustement relié à leur durée de vie utile.

Dans le processus de reclassification de ses actifs en composantes, la Société à également reclassé certains de ses actifs dans des catégories plus appropriées basé sur la nature de ceux-ci. Un exemple de ce reclassement serait les infrastructures utilisées par les centres de maintenance qui étaient classées dans la catégorie centre de maintenance mais qui ont été reclassées dans la catégorie infrastructure.

Rapprochement des immobilisations corporelles à la date de transition :

(en millions de dollars)	1er janvier 2010
Immobilisations corporelles – PCGR canadiens	**523,9**
KRC	(8,7)
Reclassement aux immobilisations incorporelles	(61,6)
Changement net dans le coût original dû à la capitalisation et décapitalisation de certains actifs	10,5
Diminution de l'amortissement cumulé	209,3
Immobilisations corporelles - IFRS	**673,4**

Rapprochement des immobilisations corporelles au 31 décembre 2010:

(en millions de dollars)	31 décembre 2010
Immobilisations corporelles – PCGR canadiens	**725,6**
KRC	(9,5)
Reclassement aux immobilisations incorporelles	(210,4)
Changement net dans le coût original dû à la capitalisation et décapitalisation de certains actifs	12,8
Diminution de l'amortissement cumulé	211,4
Immobilisations corporelles - IFRS	**729,9**

C) IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

La Société a également établi que les investissements dans les infrastructures ferroviaires qui sont détenues par d'autres opérateurs de chemin de fer seraient classées de façon plus appropriée dans les immobilisations incorporelles. Ces investissements permettre d'améliorer l'exploitation des services de train passager mais ne peuvent être considéré comme des biens physiques pour la Société puisque les voies ferrées sont la propriété de d'autres sociétés de chemin de fer.

Ces immobilisations incorporelles sont amorties sur leur durée de vie estimative qui est approximativement de 38 ans au lieu de la durée des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains qui sont significativement plus courte.

Rapprochement des immobilisations incorporelles à la date de transition :

[illegible]	1 janvier 2010
Immobilisations incorporelles – PCGR canadiens	**9,5**
Reclassement provenant des immobilisations corporelles	61,6
Diminution de l'amortissement cumulé	3,0
Immobilisations incorporelles - IFRS	**74,1**

Rapprochement des immobilisations incorporelles au 31 décembre 2010 :

[illegible]	31 décembre 2010
Immobilisations incorporelles – PCGR canadiens	**17,4**
Reclassement provenant des immobilisations corporelles	210,4
Diminution de l'amortissement cumulé	7,6
Immobilisations incorporelles - IFRS	**235,4**

D) AVANTAGES DU PERSONNEL

i) Actif au titre des prestations constituées (régimes de retraite)

La Société a appliqué l'exemption relative aux avantages du personnel et elle a comptabilisé à la date de transition des écarts actuariels de 321,5 millions de dollars au 31 décembre 2009 non constatés en vertu des PCGR du Canada, malgré le fait qu'elle continuera d'appliquer la méthode du corridor en vertu des IFRS à l'avenir. Un actif transitoire de 120,9 millions de dollars au 31 décembre 2009 a également été comptabilisé aux bénéfices non répartis d'ouverture.

ii) Passif au titre des prestations constituées

En raison de l'application de l'exemption, la Société a vu son passif augmenter de 4,3 million de dollars suite à la comptabilisation d'un passif transitoire de 2,6 millions de dollars, d'un coût des services passés de 0,2 million de dollars et d'un gain actuariel de 1,5 millions de dollars à la date de transition.

E) PROVISIONS

Les normes IFRS exigent que les provisions soient présentées séparément à l'état de la situation financière. Ainsi au 1er janvier 2010, 13,2 millions de dollars (31 décembre 2010: 16,3 millions de dollars) reliés au montants provisionnés pour l'environnement et les litiges légaux ont été reclassés du poste « comptes fournisseurs et charges à payer » au poste de « provision » à l'état de la situation financière. Un montant de 0,4 millions de dollars (31 décembre 2010 : 0,4 million de dollars) relié à la restructuration a été reclassé du poste « actif au titres des prestations constitués » au poste de « provision » à l'état de la situation financière. Au 1er janvier 2010, la Société a également enregistré une provision pour ses remboursements de billets et ses crédits attribués lors des retards de train de 1,0 million de dollars (31 décembre 2010 : 0,4 million de dollars) au poste de « provision » à l'état de la situation financière.

F) PRODUITS DIFFÉRÉS – VIA PRÉFÉRENCE

IFRIC 13, *Programmes de fidélisation de la clientèle*, fournit des directives sur le traitement comptable de programmes de fidélisation comme le programme VIA Préférence qui permet aux clients de cumuler des points qu'ils peuvent échanger contre des billets de train. En vertu des PCGR du Canada, la Société comptabilisait les coûts différentiels liés à l'émission de billets de train aux clients utilisant leurs points de récompense.

En vertu des IFRS, la juste valeur des points cumulés lors des déplacements en train est comptabilisée à titre de produits différés. La juste valeur de chaque point correspond à la valeur pour laquelle ce point pourrait être vendu séparément, calculée en fonction du rendement moyen, de la classe du voyage et de la région du voyage. Une provision de 0,6 million de dollars comptabilisée en vertu des PCGR du Canada a été reprise, et des produits différés de 12,1 millions de dollars ont été comptabilisés à la date de transition.

G) FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

Le financement en capital reporté est ajusté d'un montant équivalent à l'ajustement pour l'amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles (Note 3B) des actifs qui ont été financés par le gouvernement du Canada.

H) IMPÔTS DIFFÉRÉS

Le traitement comptable des impôts différés sous IFRS est sensiblement le même que le traitement sous les PCGR canadiens. La diminution du montant d'impôts différés est majoritairement causée par la réduction de l'actif au titre des prestations constituées.

4. CONVENTIONS COMPTABLES IMPORTANTES

Les principales conventions comptables importantes suivies par la Société se résument comme suit :

A) FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la Société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation (voir la conciliation à la note 7). Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les gains et pertes non réalisés sur les instruments financiers, les gains et pertes réalisés sur les instruments financiers, les avantages sociaux futurs et les opérations sans effet sur la trésorerie reliées aux immobilisations corporelles, les immobilisations incorporelles et aux impôts différés, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé pour chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations corporelles et incorporelles amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans l'état de la situation financière, et est amorti, à partir de la date d'acquisition, selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles et incorporelles connexes. Lors de la cession ou de la radiation d'immobilisations corporelles et incorporelles amortissables financées, la Société constate dans les bénéfices tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations corporelles et incorporelles. Le financement pour l'achat des terrains est comptabilisé à titre de bénéfices non répartis.

B) ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

Les placements en équivalents de trésorerie comprennent les billets à escompte bancaires et les acceptations bancaires qui peuvent être liquidés rapidement et dont l'échéance initiale est de trois mois ou moins.

C) FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les placements dans le Fonds de renouvellement des actifs comprennent les Billets provinciaux et/ou des billets à ordres et les acceptations bancaires qui peuvent être liquidées rapidement dont les échéances initiales sont de trois mois ou moins. Le fonds inclut également les billets du véhicule d'actifs cadre (VAC) qui ne seront pas liquidés dans un futur rapproché et qui ont une date d'échéance entre 2013 et 2056. Les variations de la juste valeur sont comptabilisées dans les autres produits.

D) CONSTATATION DES PRODUITS

La contrepartie reçue relativement à la vente de billets est répartie entre les points attribués en vertu des programmes de fidélisation (VIA Préférence) et les services de transport des voyageurs en fonction de leur juste valeur relative. Les produits différés reliés aux points du programme de fidélisation sont comptabilisés sur la base des revenus en fonction du nombre de points qui ont été échangés contre un billet de train, relativement au nombre total de points totaux attendus d'être échangé pour des billets de train. Les produits sont comptabilisés à titre de produits différés jusqu'à ce que le service de transport ait été fourni ou, dans le cas des points, lorsque ceux-ci sont échangés contre des billets de train et que le service a été fourni. Les produits reportés sont également comptabilisés à titre de revenus lorsqu'il est probable que les points attribués en vertu des programmes de fidélisation ne seront plus échangés. Les autres produits incluant les produits provenant de tiers et les revenus de placements sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés. La variation de la juste valeur des instruments financiers qui sont détenus à des fins de transaction et qui ne constituent pas des instruments financiers dérivés est comptabilisée dans les autres produits.

E) CONVERSION DE DEVISES

Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis aux cours de change en vigueur à la fin de la période. Les gains et les pertes résultant des variations des taux de change sont pris en compte dans l'état des résultats et du résultat global.

Les éléments non monétaires de l'état de la situation financière ainsi que les produits et les charges en devises sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations connexes ont été effectuées.

F) STOCKS

Les stocks comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Ils sont évalués au plus faible du coût moyen pondéré et de la valeur nette de réalisation.

G) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût d'acquisition ou de fabrication diminuée de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur accumulées. Lorsque des composantes majeures d'une immobilisation corporelle ont des durées de vie utile différente, celles-ci sont comptabilisées séparément et amortis sur leur durée de vie utile respective.

Les dépenses d'entretien et de réparation sont comptabilisées comme suit :

i) Matériel roulant :
Les charges d'entretien courant nécessaires au cours de la vie du matériel (les activités de maintenance régulières pour le maintien en bonne condition des actifs) constituent des charges d'exploitation.

Les dépenses relatives aux programmes d'entretien majeur sont capitalisées sous la forme d'une composante séparée, qui est ensuite amortie sur leur durée de vie estimative.

ii) Installations fixes :
Les charges d'entretien courant et de réparation (inspections techniques, contrats de maintenance...) constituent des charges d'exploitation ;

Les dépenses périodiques relatives aux programmes d'entretien majeur des bâtiments sont capitalisées sous la forme d'une composante séparée et amorti sur leur durée de vie estimative.

Les immobilisations corporelles retirées sont dévaluées à leur valeur de recouvrement estimative.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à partir de la date où l'immobilisation est prête à être mise en service, à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative. Les durées de vie estimatives sont les suivantes :

Matériel roulant	**10 à 50 ans**
Bâtiments de maintenance	**15 à 50 ans**
Gares et installations	**10 à 50 ans**
Infrastructures (propriété de la Société)	**10 à 50 ans**
Améliorations locatives	**10 à 40 ans**
Machinerie et équipement	**5 à 15 ans**
Matériel informatique	**3 ans**
Autres immobilisations corporelles	**15 ans**

Les durées de vie estimée, le mode d'amortissement et les valeurs résiduelles sont revus à la fin de la période annuelle. Les effets des changements dans ses estimations sont comptabilisés de façon prospective. Les projets en cours de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne sont pas amortis.

H) IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles acquises séparément sont présentées au coût moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur cumulée. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile estimative. Les durées de vie estimée, le mode d'amortissement et les valeurs résiduelles sont revus à la fin de la période annuelle. Les effets des changements dans ses estimations sont comptabilisés de façon prospective.

Pour les immobilisations incorporelles développées à l'interne, les dépenses de la phase de recherche sont comptabilisées en charges lorsqu'elles sont engagées et les dépenses de la phase de développement sont comptabilisées si, et seulement si, tout ce qui suit peut être démontré :

- la faisabilité technique de l'achèvement de l'immobilisation incorporelle en vue de sa mise en service ou de sa vente ;
- l'intention d'achever l'immobilisation incorporelle et de la mettre en service ou de la vendre ;
- sa capacité à mettre en service ou à vendre l'immobilisation incorporelle ;
- la façon dont l'immobilisation incorporelle générera des avantages économiques futurs probables.
- la disponibilité de ressources techniques, financières et autres, appropriées pour achever le développement et mettre en service ou vendre l'immobilisation incorporelle ;
- sa capacité à évaluer de façon fiable les dépenses attribuables à l'immobilisation incorporelle au cours de son développement.

Le montant initialement comptabilisé au titre des immobilisations incorporelles développées à l'interne est égal à la somme des dépenses engagées à partir de la date à laquelle les immobilisations incorporelles ont satisfait pour la première fois aux critères de comptabilisation susmentionnés. Lorsqu'il est impossible de comptabiliser des immobilisations incorporelles développées à l'interne, les dépenses de développement sont constatées aux résultats de la période au cours de laquelle elles sont engagées.

Les immobilisations incorporelles de la Société ont une durée de vie limitée et sont amorties selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Logiciels et licences	**3 ans**
Droits d'accès aux infrastructures	**38 ans**
Autres actifs intangibles	**20 à 25 ans**

I) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS

Conformément à IAS 36, *Dépréciation d'actifs*, la Société vérifie à chaque date de clôture s'il existe un quelconque indice (obsolescence, dégradation physique, changements notables de l'utilisation, rendements inférieurs aux prévisions, déclin des produits générés ou autre indicateur externe) que des immobilisations corporelles ou incorporelles ont pu se déprécier. Si un tel indice existe, la valeur recouvrable de l'actif doit être estimée afin de déterminer le montant, s'il y a lieu, de la dépréciation. La valeur recouvrable correspond à la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de vente et la valeur d'utilité. La valeur d'utilité est calculée selon des hypothèses formulées par la direction à l'égard des flux de trésorerie actualisés.

Lorsqu'il est impossible d'estimer la valeur recouvrable d'un actif individuel, celui-ci est regroupé avec d'autres actifs afin de former une unité génératrice de trésorerie (UGT), et la Société évalue alors le montant recouvrable de l'UGT.

Lorsque la valeur recouvrable d'un actif est inférieure à sa valeur comptable, la Société comptabilise une charge de dépréciation.

J) PROVISIONS

Les provisions incluant les provisions environnementales, pour litiges légaux, les crédits voyage, les remboursements de billet et de restructuration sont enregistrées lorsque la Société à une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé et que le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable.

Le montant comptabilisé en provision est la meilleure estimation de la dépense nécessaire à l'extinction de l'obligation actuelle à la date de clôture, compte tenu des risques et incertitudes propres à l'obligation. Lorsqu'une provision est calculée en fonction des flux de trésorerie estimatifs nécessaires à l'extinction de l'obligation actuelle, sa valeur comptable correspond à la valeur actuelle de ces flux de trésorerie.

Lorsque la totalité ou une partie des avantages économiques nécessaires à l'extinction de la provision devrait être recouvrée auprès d'un tiers, le montant à recevoir est comptabilisé à titre d'actif s'il est pratiquement assuré qu'un remboursement sera reçu et si ce montant à recevoir peut être évalué de façon fiable.

Une provision de restructuration est comptabilisée lorsque la Société a établi un plan formalisé et détaillé de restructuration et lorsqu'elle a créé, chez les personnes concernées, une attente fondée qu'elle mettra en œuvre la restructuration, soit en commençant à exécuter le plan, soit en leur annonçant ses principales caractéristiques. L'évaluation d'une provision de restructuration inclut uniquement les dépenses directement liées à la restructuration, principalement des indemnités de départ, c'est-à-dire les montants nécessairement entraînés par la restructuration et non liés aux activités poursuivies par l'entité. Les coûts de restructuration présentés à l'état des résultats et du résultat global se composent principalement de coûts liés au départ d'employés.

La provision environnementale inclut des frais estimatifs de conformité aux réglementations et normes gouvernementaux lorsque ces coûts peuvent être estimés raisonnablement Les estimations des coûts futurs prévus pour les activités de remise en état sont fondées sur l'expérience antérieure de la Société.

K) IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La Société utilise la méthode de l'actif et du passif fiscal pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices, selon laquelle le montant des actifs et des passifs d'impôts différés est constaté comme impôts différés estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable inscrite aux états financiers et la valeur fiscale des actifs et des passifs. Les actifs et les passifs d'impôts différés sont déterminés en utilisant les taux prévisiblement en vigueur pour l'exercice dans lequel on prévoit recouvrer ou régler ces écarts temporaires. L'effet sur les actifs et les passifs d'impôts différés d'une modification aux taux d'imposition est constaté dans les résultats de la période où le taux sera en vigueur. Les actifs d'impôts différés sont constatés dans la mesure où la réalisation est jugée plus probable qu'improbable.

L) CRÉDITS D'IMPÔT À L'INVESTISSEMENT

Les crédits d'impôt à l'investissement sont comptabilisés lorsque des dépenses admissibles sont encourues et s'il y a une assurance raisonnable que les crédits seront réalisés. Ils sont amortis sur la durée de vie utile estimative des immobilisations corporelles auxquelles ils se rapportent. L'amortissement des crédits d'impôt à l'investissement reportés est comptabilisé en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations corporelles.

M) AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société comptabilise des passifs en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs.

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux futurs gagnés par les salariés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la hausse des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des soins de santé.

Le coût des amendements résultants des services passés est enregistré à la dépense à la date de l'amendement.

L'excédent du gain actuariel net cumulé ou de la perte actuarielle nette cumulée supérieur à 10 % du plus élevé des obligations au titre des prestations constituées ou de la juste valeur des éléments d'actif des régimes est amorti selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs de la Société qui, pour la plupart des cas, est estimée à 12 ans.

Les obligations de la Société à l'égard de l'indemnisation pour accidents du travail sont fondées sur les rentes d'invalidité et rentes de survivants établies et conférées, ainsi que sur d'autres sommes futures potentielles accordées pour des accidents qui sont survenus jusqu'à la fin de l'exercice. La Société est auto-assurée. Le calcul actuariel de ces obligations au titre des prestations constituées s'effectue selon la méthode de répartition des prestations, qui inclut la meilleure estimation de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière.

La meilleure estimation de la direction tient également compte de l'expérience et des hypothèses des commissions provinciales des accidents du travail. Les gains ou pertes actuariels de la période sont enregistrés dans les résultats.

Les obligations de la Société pour les régimes de prestations après retraite et après l'emploi sont calculées avec la méthode de répartition des prestations. Cette méthode intègre les meilleures estimations de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière.

N) INSTRUMENTS FINANCIERS

Les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les instruments financiers dérivés, sont initialement comptabilisés à leur juste valeur à leur date de création. Subséquemment à la constatation initiale, l'évaluation des actifs financiers et des passifs financiers dépend de leur classement : à la juste valeur par le biais du résultat net, destinés à la vente, prêts et créances ou autres passifs financiers. La Société décomptabilise un actif ou passif financier lorsque les droits contractuels ou l'obligation sur les flux de trésorerie de l'actif ou du passif sont rendu à échéance.

i) Actifs et passifs financiers à la juste valeur par le biais des résultats nets (JVBRN)

Les instruments financiers sont classés en tant que JVBRN à la juste valeur par le biais des résultats nets lorsqu'ils ont été principalement acquis ou encourus en vue d'être vendus et rachetés, à court terme, ou font partie d'un portefeuille établi d'instruments financiers gérés ensemble et pour lesquels il existe des preuves récentes de gains à court terme ou sont des dérivés qui ne sont pas destinés à la comptabilité de couverture. Les actifs financiers sont classés à la juste valeur par le biais du résultat net s'ils sont détenus à des fins de transaction ou désignés comme tel dès la comptabilisation initiale.

La Société a classée son encaisse, ses soldes bancaires et ses instruments financiers dérivés comme étant JVBRN. Les instruments inclus dans les billets du véhicule d'actifs cadre (VAC) qui comprennent des dérivés incorporés ont été désignés comme étant des JVBRN.

Les actifs et les passifs financiers classés comme étant des JVBRN sont évalués à la juste valeur, les modifications à ces justes valeurs sont comptabilisées dans les résultats. Les frais de transaction sont comptabilisés à la dépense dès qu'ils sont encourus. Les achats et ventes d'actifs financiers effectués dans un délai normalisé de livraison sont comptabilisés à la date de règlement.

iii) Prêts et créances (PC)
La classification « prêts et créances » englobe les comptes clients, les prêts et autres créances assorties de paiements fixes ou déterminables qui ne sont pas cotées sur un marché actif. Les actifs sont initialement évalués à leur juste valeur, puis subséquemment au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, moins les dévaluations. La juste valeur des prêts et créances est évaluée en fonction de la valeur actualisée des flux de trésorerie projetés. Lorsque la valeur temporelle n'est pas importante en raison de sa nature « court terme », les créances sont comptabilisées au montant de leur facture originale, en y soustrayant une provision pour créance douteuses.

iii) Disponible à la vente (DV)
Les actifs financiers disponibles à la vente sont les instruments financiers non dérivés qui sont désignés comme étant disponibles à la vente ou ne sont pas classés dans aucune des autres catégories. Ils sont présentés dans les actifs non courants à moins que la direction ait l'intention de se départir des investissements dans les 12 mois suivant la fin de la période. Les investissements courts terme et les investissements inclus dans le fond de renouvellement des actifs, qui ne sont pas désigné être des JVBRN, sont classés comme étant disponible à la vente. Après leur comptabilisation initiale, les actifs financiers sont évalués à leur juste valeur lorsque cette valeur peut-être obtenue de façon fiable. Les variations de juste valeur à l'état de la situation financière sont enregistrées dans les résultats globaux.

iv) Autres passifs financiers
Les autres passifs financiers représentent les passifs non classés à la juste valeur par le biais des résultats nets. Ils sont initialement évalués à leur juste valeur, moins les frais de transaction, puis subséquemment au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif et les intérêts débiteurs sont comptabilisés selon le taux effectif. Lorsque la valeur temporelle n'est pas importante en raison de sa nature « court terme », les comptes fournisseurs sont comptabilisés au montant de leur facture originale.

v) Dépréciation des actifs financiers
Les actifs financiers, autres que les JVBRN, font l'objet d'un test de dépréciation à la fin de chaque période de présentation de l'information financière. Les actifs financiers sont dépréciés s'il existe une indication objective de l'incidence d'un ou de plusieurs événements intervenus après la comptabilisation initiale des actifs financiers sur les flux de trésorerie futurs estimés du placement.

Les pertes de valeur sont enregistrées dans les résultats et calculées par la différence entre la valeur comptable et la valeur de actualisée des flux de trésorerie estimatifs futurs.

Lorsque des événements ultérieurs comme des changements d'estimation utilisées pour le calcul de la valeur recouvrable, causant une diminution de la perte de valeur, la diminution de perte de valeur est renversée dans les résultats.

Cependant, toutes les reprises de valeur subséquentes d'un investissement classé comme « Disponible à la vente » est enregistré dans le poste « Autres éléments du résultat global ».

O) INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des instruments financiers dérivés, tels que des swaps et certains contrats de change à terme pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant et de la valeur du dollar américain d'au moins 50 % et atteignant jusqu'à 80 % de sa consommation de carburant. Ces instruments dérivés ne sont pas utilisés à des fins de transaction ou de spéculation. Actuellement, la Société n'applique pas la comptabilité de couverture à ces instruments financiers dérivés.

La Société utilise également les contrats de change à terme pour gérer les risques que comportent les variations de la valeur du dollar américain relativement à l'achat de pièces des États-Unis dans le cadre d'un important projet d'immobilisations visant à remettre à neuf une partie de son parc de locomotives.

Les instruments financiers dérivés de la Société sont classés comme JVBRN. Les variations à la juste valeur des instruments financiers dérivés sont comptabilisées comme pertes et gains non réalisées sur des instruments financiers dérivés.

Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive sont comptabilisés dans les actifs, alors que ceux dont la juste valeur est négative sont comptabilisés dans les passifs.

P) OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

Les opérations non monétaires sont comptabilisées à la juste valeur estimative des biens ou services reçus, ou encore, à la juste valeur estimative des services donnés, selon celle qui peut être déterminée avec la plus grande fiabilité. Les produits générés par les opérations non monétaires sont constatés lorsque les services connexes sont rendus. Les charges résultant des opérations non monétaires sont constatées pendant la période où les tiers ont fourni les biens ou services.

5. ESTIMATIONS, JUGEMENTS ET HYPOTHESES COMPTABLES CRITIQUES

La préparation des états financiers exige que la direction fasse des jugements, établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés comme actif et passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers. Les résultats réels reliés à ces estimations et hypothèses pourraient nécessiter des ajustements importants à la valeur comptable dans les périodes futures pour les actifs et passifs affectés. Ces estimations et hypothèses sous-jacentes sont régulièrement révisées et se fondent sur l'expérience passée et d'autres facteurs, incluant les attentes envers des événements futurs qui sont considérés comme étant raisonnable étant donné les circonstances.

A) DURÉE DE VIE UTILE DES ACTIFS AMORTISSABLES

La direction révise de façon annuelle la durée de vie utile de ses actifs amortissables. Au 30 septembre 2011, la direction a évalué que les durée de vie établies représentaient l'utilisation prévue de ses actifs par la Société.

B) PROGRAMME VIA PRÉFÉRENCE

Le programme VIA Préférence permet aux membres d'amasser des « points de récompense » lors de leurs déplacements en train, qui leur permettent d'obtenir des voyages gratuits sur nos trains. Afin d'évaluer la juste valeur des points de récompense, la Société tient compte de la probabilité que ces points soient convertis en billets. Les probabilités estimatives sont fondées sur des données historiques relatives à l'échange de points et elles pourraient ne pas refléter le taux d'échange réel à l'avenir. Par conséquent, le montant réparti entre les services de transport et les points de récompense aurait pu être sensiblement différent si d'autres probabilités estimatives avaient été utilisées.

C) JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La Société a recours à des techniques de valorisation afin d'évaluer la juste valeur de son véhicule d'actifs cadre (VAC) lorsque des cours observés sur un marché actif ne sont pas disponibles. Les hypothèses utilisées sont décrites en détail dans les notes concernant le fonds de renouvellement des actifs (voir note 11). Lors de l'application des techniques de valorisation, la direction utilise au maximum des données de marché et a recours à des estimations et à des hypothèses cohérentes avec les données observables que des intervenants du marché utiliseraient afin de fixer le prix d'un instrument. Lorsque des données pertinentes ne sont pas observables, la direction a recours à ses meilleures estimations relativement aux hypothèses que les intervenants du marché adopteraient. Ces estimations pourraient varier par rapport aux prix réels qui pourraient être obtenus lors de transactions dans des conditions de concurrence normale à la date de clôture.

D) PASSIF AU TITRE DE PRESTATIONS DÉFINIES

L'évaluation des obligations en matière de retraite est fondée sur la méthode des unités de crédit projetées prescrite par IAS 19 relativement aux régimes de retraite à prestations définies. L'évaluation des provisions en matière de retraite à l'état de la situation financière est fondée sur un certain nombre d'hypothèses.

Ces hypothèses incluent entre autres des hypothèses relatives aux salaires à long terme et à l'espérance de vie moyenne. Les hypothèses portant sur les salaires supposent une croissance à long terme du revenu, tandis que les hypothèses portant sur l'espérance de vie moyenne sont fondées sur des tables de mortalité reconnues.

Le taux d'intérêt servant à l'actualisation des obligations futures liées aux paiements correspond au taux du marché pour des obligations de sociétés de première catégorie d'échéances semblables. Le taux de rendement à long terme attendu sur les actifs existants du régime est également calculé en fonction de la structure des fonds, compte tenu du rendement et de la volatilité attendus pour chaque catégorie d'actif.

Les modifications d'estimations et d'hypothèses d'un exercice à l'autre, ainsi que les variations par rapport aux données réelles observées pour l'exercice, sont reflétées aux écarts actuariels et si elles dépassent 10 % du montant le plus élevé de l'obligation et des actifs du régime, elles sont amorties au prorata dans le compte de résultat sur la durée de service restante moyenne des membres actifs.

Le règlement du corridor de 10 % aide à prévenir les fluctuations importantes à court terme à l'état de la situation financière et au compte des résultats d'un exercice à l'autre.

E) IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La direction s'appuie sur son jugement et sur des estimations pour déterminer les taux et les montants appropriés d'impôts sur le résultat différé comptabilisés, tenant compte du moment et de la probabilité de leur réalisation. Les impôts réels pourraient être très différents de ces estimations en raison de divers facteurs, notamment des événements qui ne se sont pas encore produits, une évolution des lois de l'impôt ou de l'issue des contrôles fiscaux et appels connexes. L'élimination de ces incertitudes et les impôts définitifs connexes peuvent donner lieu à des ajustements des actifs et passifs d'impôts exigibles et différés de la Société.

6. MODIFICATIONS COMPTABLES FUTURES

Le IFRS 9, *Instruments financiers*, porte sur le classement et l'évaluation des actifs financiers. La norme s'applique aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2013, et l'application anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers.

La norme IAS 12 – *Impôts sur le résultat* - a été modifiée en décembre 2010 pour inclure une exception au principe général de la norme selon lequel l'évaluation des actifs et des passifs d'impôt différé devrait refléter les conséquences fiscales qui résulteraient de la façon dont l'entité s'attend à recouvrer la valeur comptable de ses actifs. Les modifications s'appliqueront aux périodes annuelles ouvertes à compter du 1er janvier 2012.

La norme IAS 19 – *Avantage du personnel* - a été modifiée en juin 2011 afin d'éliminer l'option du report de la comptabilisation des gains et des pertes, de modifier la présentation des variations de la valeur de l'obligation au titre des prestations définies et de celle des actifs du régime dans l'état du résultat global, d'exiger que l'intérêt net soit calculé au moyen du taux de rendement d'une obligation de société de première qualité, et enfin, d'améliorer les informations à fournir sur les risques associés aux régimes à prestations définies. Ces modifications s'appliqueront pour les périodes annuelles ouvertes à compter du 1er janvier 2013.

7. RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS NETS D'EXPLOITATION AU FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

La société reçoit son financement du gouvernement du Canada surtout d'après ses besoins de trésorerie. Les éléments constatés à l'état des résultats et du résultat global d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, la société affiche des résultats nets d'exploitation différents pour l'exercice, selon la méthode utilisée soit la méthode du financement par le gouvernement ou la méthode des IFRS. Ces écarts sont les suivants :

(en millions de dollars)	Trimestre terminé le 30 septembre		Période de neuf mois terminée le 30 septembre	
	2011	**2010**	**2011**	**2010**
Bénéfice net et résultat global de la période	**7,6**	9,4	**16,9**	10,0
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas des) fonds d'exploitation :				
Amortissement et pertes sur dépréciation et cession d'immobilisation corporelles et incorporelles	**12,4**	14,5	36,4	38,4
Amortissement du financement en capital reporté	**(12,1)**	(15,4)	(33,0)	(38,1)
Avantages sociaux futurs devant être financés au cours d'années subséquentes	**(7,2)**	(3,2)	(20,1)	(8,8)
Dépense d'impôt différé	**0,6**	-	**0,8**	-
Pertes (gains) non matérialisés sur les instruments financiers dérivés	**2,7**	(3,8)	**2,4**	(3,9)
Ajustement pour les courus de rémunération	**(4,7)**	(4,1)	(3,8)	(4,7)
Augmentation de la juste valeur des investissements	**0,5**	-	(0,1)	(0,1)
Autres	**0,2**	(0,1)	0,5	(0,1)
Surplus (déficit) de financement de l'exploitation de la période	-	**(2,7)**	-	**(7,3)**

8. STOCK

Le montant des stocks comptabilisé en charges pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre totalise 22,6 millions de dollars (neuf mois terminés le 30 septembre 2010 : 23,2 millions de dollars). Au 30 septembre 2011, la Société n'a comptabilisé aucune dépréciation significative reliée à la valeur des stocks en 2011 et 2010.

9. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(en millions de dollars)

	1er JANVIER 2011	ADDITIONS	DISPOSITION OU HORS SERVICE	RECLASSIFICATIONS	30 SEPT. 2011
Coût :					
Terrains	8,5	0,2	(0,1)	-	8,6
Matériel roulant	803,6	28,0	(15,6)	-	816,0
Bâtiments de maintenance	134,4	2,4	-	-	136,8
Gares et installations	55,9	2,8	-	(0,4)	58,3
Infrastructures (propriété de la Société)	133,2	25,6	-	-	158,8
Améliorations locatives	71,5	0,9	-	0,4	72,8
Machinerie et équipement	35,9	0,1	-	-	36,0
Matériel informatique	11,1	0,4	-	-	11,5
Autres immobilisations corporelles	22,2	0,3	-	-	22,5
Coût total	1 276,3	60,7	(15,7)	-	1 321,3
Amortissement cumulé et dépréciation :					
Matériel roulant	382,9	19,4	(14,7)	-	387,6
Bâtiments de maintenance	79,7	2,9	-	-	82,6
Gares et installations	27,3	1,6	-	-	28,9
Infrastructures (propriété de la Société)	47,6	2,6	-	-	50,2
Améliorations locatives	46,5	2,0	-	-	48,5
Machinerie et équipement	25,8	1,0	-	-	26,8
Matériel informatique	8,5	0,9	-	-	9,4
Autres immobilisations corporelles	19,2	0,3	-	-	19,5
Total de l'amortissement cumulé et dépréciation	637,5	30,7	(14,7)	-	653,5
Projets en cours de réalisation	91,0	31,9	-	-	122,9
Immobilisations corporelles mises hors service	0,1	-	-	-	0,1
Valeur nette totale	729,9	61,9	(1,0)	-	790,8

9. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

(en millions de dollars)

	1er JANVIER 2010	ADDITIONS	DISPOSITION OU HORS SERVICE	RECLASSIFICATIONS	31 DÉCEMBRE 2010
Coût:					
Terrains	6,0	2,5	-	-	8,5
Matériel roulant	782,7	43,3	(22,4)	-	803,6
Bâtiments de maintenance	131,5	2,9	-	-	134,4
Gares et installations	47,6	8,3	-	-	55,9
Infrastructures (propriété de la Société)	115,0	18,2	-	-	133,2
Améliorations locatives	65,8	5,7	-	-	71,5
Machinerie et équipement	31,9	4,2	(0,2)	-	35,9
Matériel informatique	8,8	2,3	-	-	11,1
Autres immobilisations corporelles	21,4	0,8	-	-	22,2
Coût total	1 210,7	88,2	(22,6)	-	1 276,3
Amortissement cumulé et dépréciation:					
Matériel roulant	375,7	28,4	(21,2)	-	382,9
Bâtiments de maintenance	76,1	3,6	-	-	79,7
Gares et installations	25,2	2,1	-	-	27,3
Infrastructures (propriété de la Société)	43,6	4,0	-	-	47,6
Améliorations locatives	44,0	2,5	-	-	46,5
Machinerie et équipement	24,1	1,8	(0,1)	-	25,8
Matériel informatique	7,7	0,8	-	-	8,5
Autres immobilisations corporelles	18,9	0,3	-	-	19,2
Total de l'amortissement cumulé et dépréciation	615,3	43,5	(21,3)	-	637,5
Projets en cours de réalisation	77,7	13,3	-	-	91,0
Immobilisations corporelles mises hors service	0,3	-	(0,2)	-	0,1
Valeur nette totale	673,4	58,0	(1,5)	-	729,9

Les projets en cours de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant, de projets d'améliorations des infrastructures et des gares.

La dépense d'amortissement pour les immobilisations corporelles était de 30,9 millions de dollars pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2011 (neuf mois terminés le 30 septembre 2010 : 29,3 millions de dollars).

10. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

[illegible]	1er JANVIER 2011	ADDITIONS	DISPOSITION OU HORS SERVICE	RECLASSIFICATIONS	30 SEPT. 2011
Coût :					
Logiciels et licences	51,2	2,6	-	-	53,8
Droits d'accès aux infrastructures	75,5	76,7	-	-	152,2
Autres actifs intangibles	3,5	-	-	-	3,5
Coût total	130,2	79,3	-	-	209,5
Amortissement cumulé et dépréciation:					
Logiciels et licences	43,3	3,1	-	-	46,4
Droits d'accès aux infrastructures	41,7	1,6	-	-	43,3
Autres actifs intangibles	0,7	0,1	-	-	0,8
Total de l'amortissement cumulé et dépréciation	85,7	4,8	-	-	90,5
Projets en cours de réalisation	190,8	(0,1)	-	-	190,7
Valeur nette totale	235,3	74,4	-	-	309,7

[illegible]	1er JANVIER 2010	ADDITIONS	DISPOSITION OU HORS SERVICE	RECLASSIFICATIONS	31 DÉCEMBRE 2010
Coût :					
Logiciels et licences	44,6	6,6	-	-	51,2
Droits d'accès aux infrastructures	74,8	0,7	-	-	75,5
Autres actifs intangibles	3,5	-	-	-	3,5
Coût total	122,9	7,3	-	-	130,2
Amortissement cumulé et dépréciation:					
Logiciels et licences	39,6	3,7	-	-	43,3
Droits d'accès aux infrastructures	39,7	2,0	-	-	41,7
Autres actifs intangibles	0,5	0,2	-	-	0,7
Total de l'amortissement cumulé et dépréciation	79,8	5,9	-	-	85,7
Projets en cours de réalisation	31,0	159,8	-	-	190,8
Valeur nette totale	74,1	161,2	-	-	235,3

La dépense d'amortissement des immobilisations incorporelles pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2011 était de 4,7 millions (neuf mois terminés le 30 septembre 2010 : 4,3 millions de dollars).

11. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

A) FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La Société a été autorisée par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à mettre de côté des fonds pour financer des projets d'immobilisations futurs. Cependant, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada pourrait approuver l'utilisation du Fonds de renouvellement des actifs pour financer les déficits d'exploitation.

Le Fonds de renouvellement des actifs inclut les placements ci-dessous :

(en millions de dollars)	30 SEPT. 2011	31 DÉCEMBRE 2010	1 JANVIER 2010
	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR
Acceptations bancaires	**20,5**	28,2	20,3
Billets provinciaux et /ou billets à ordres	**8,0**	7,8	23,6
Billets du véhicule d'actifs cadre (VAC)	**4,9**	4,9	4,5
Solde à la fin de la période	**33,4**	**40,9**	**48,4**
Moins : Tranche courante	**15,3**	**15,3**	**25,3**
Tranche non courante	**18,1**	**25,6**	**23,1**

Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 15,3 millions de dollars (31 décembre 2010 : 15,3 millions de dollars) pour financer les besoins futurs liés au fonds de roulement. Ce montant figure dans la tranche courante du Fonds de renouvellement des actifs.

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des placements courants au 30 septembre 2011 était de 1,16 % (31 décembre 2010 : 1,09 %) excluant les billets VAC. La moyenne pondérée des durées jusqu'à échéance au 30 septembre 2011 était de six mois (31 décembre 2010 : deux mois) excluant les billets VAC.

La juste valeur des placements à court terme est basée sur le cours acheteur en vigueur à la date de l'état de la situation financière, sauf en ce qui concerne les billets VAC, comme on l'explique à la note 11C).

À l'exception des billets VAC, le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans 24 titres de placement à court terme (31 décembre 2010 : 14) affichant la cote « R 1 faible » ou une cote supérieure. La diversification des titres à court terme est assurée en limitant à 10 pourcent ou moins le pourcentage de la valeur marchande des actifs du Fonds de renouvellement des actifs investis dans les titres d'un seul émetteur.

La Société s'expose à un risque de crédit rattaché au Fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État* émises par le ministre des Finances du Canada ainsi qu'aux directives de la politique de placement interne du Fonds de renouvellement des actifs, et investit de la Société, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.

B) CHANGEMENTS LIÉS AU FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les changements du solde de fermeture du Fonds de renouvellement des actifs proviennent des variations suivantes au cours de la période :

(en millions de dollars)	30 SEPT. 2011	31 DÉC. 2010
Solde au début de la période	**40,9**	48,4
Produit de disposition ou de location des biens excédentaires	**0,4**	1,5
Revenus de placements	**0,3**	0,2
Variation de la juste valeur	**0,1**	0,8
Moins : Retraits effectués pendant la période	**(8,3)**	(10,0)
Solde à la fin de la période	**33,4**	**40,9**

C) BILLETS DU VÉHICULE D'ACTIFS CADRE (VAC)

Le 17 mars 2008, le Comité pancanadien des investisseurs dans le papier commercial adossé à des actifs (le « Comité ») a déposé une requête à la Cour supérieure de justice de l'Ontario pour demander l'adoption d'un plan de transaction et d'arrangement (le « plan ») en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (Canada)* (« LACC »). Lors de la réunion des porteurs de billets de PCAA tenue le 25 avril 2008, le plan a été approuvé par la majorité requise des porteurs de billets. Le 5 juin 2008, le tribunal a homologué le plan, tel qu'il avait été modifié, et publié les motifs de sa décision. Le 18 août 2008, la Cour d'appel de l'Ontario a confirmé la décision, et, le 19 septembre 2008, la Cour suprême du Canada a rejeté une demande d'autorisation d'appel à ce sujet. Le 24 décembre 2008, le Comité a annoncé qu'une entente avait été conclue avec toutes les principales parties prenantes, notamment les gouvernements du Canada, du Québec, de l'Ontario et de l'Alberta, pour l'obtention d'une facilité de garantie supplémentaire visant à soutenir le plan et finaliser certaines améliorations au plan.

Le 12 janvier 2009, la Cour supérieure de justice de l'Ontario a rendu l'ordonnance définitive de mise en oeuvre du processus de restructuration du PCAA. La restructuration s'est terminée le 21 janvier 2009. À cette date, la Société a reçu 8,6 millions de dollars de valeur nominale en notes à long terme amortissable restructurées à taux variable en échange de 8,7 millions de dollars de valeur nominale des PCAA originaux qui étaient devenus illiquides depuis les événements de marchés en août 2007.

Les nouvelles notes, maintenant appelées billets du véhicule d'actifs cadre (VAC), comportent des échéances légales variant entre 2013 et 2056 et demeurent illiquides depuis leurs émissions. En l'absence d'un marché secondaire efficace, la direction a développé un modèle d'évaluation basé sur les flux monétaires actualisés pour estimer leur juste valeur des billets VAC reçus. Le modèle incorpore des estimations de taux intérêt, de taux de rendement et d'échéance effective, dérivés de paramètres de marchés observables. Au troisième trimestre, 0,1 million de dollars de capital fut reçu (1,0 million de dollars depuis la restructuration), 0,3 million de dollars de perte nominale depuis la restructuration, laissant un solde à recevoir de 7,4 millions au 30 septembre 2011. La juste valeur estimée des notes à recevoir est de 4,9 millions de dollars au 30 septembre 2011 (31 décembre 2010 : 4.9 millions de dollars) représentant 67 % de la valeur nominale.

L'estimation effectuée par la Société de la juste valeur de ses billets VAC fait l'objet d'incertitudes et de risques considérables, notamment en ce qui concerne l'échéancier et le montant des flux de trésorerie futurs, le potentiel de détérioration de la qualité du crédit des actifs sous-jacents et des instruments financiers ainsi que les variations des taux d'intérêts et dans les niveaux d'écarts de taux de crédits. Par conséquent, on ne peut garantir que l'évaluation effectuée par la Société de la juste valeur de ses avoirs de billets VAC ne changera pas de façon significative au cours des exercices ultérieurs.

12. COMPTES FOURNISSEURS ET CHARGES À PAYER

Les comptes fournisseurs et charges à payer incluent ce qui suit :

(en millions de dollars)	30 SEPT. 2011	31 DEC. 2010
Charges à payer	1,2	1,5
Salaires à payer et courus	34,9	36,9
Comptes fournisseur - Immobilisations	19,4	53,0
Comptes fournisseurs - autres	28,2	36,0
Impôt sur le capital, impôt sur les bénéfices et autre taxes à payer	9,0	8,6
	92,7	136,0

13. PROVISIONS

Le solde des provisions inclut :

(en millions de dollars)	1er JANVIER 2011	CHARGE (UTILISÉE)	REPRISE (UTILISÉE)	REPRISE (INUTILISÉE)	AUTRES MOUVEMENTS	30 SEPT. 2011
Coûts environnementaux (Note A)	0,8	-	-	-	-	0,8
Litiges et risques contractuels (Note B)	15,2	2,4	-	-	-	17,6
Autres	1,1	0,2	-	-	-	1,3
Provisions totales	17,1	2,6	-	-	-	19,7

(en millions de dollars)	1er JANVIER 2010	CHARGE (UTILISÉE)	REPRISE (UTILISÉE)	REPRISE (INUTILISÉE)	AUTRES MOUVEMENTS	31 DÉCEMBRE 2010
Coûts environnementaux (Note A)	0,8	-	-	-	-	0,8
Litiges et risques contractuels (Note B)	12,0	3,2	-	-	-	15,2
Autres	1,8	-	(0,7)	-	-	1,1
Provisions totales	14,6	3,2	(0,7)	-	-	17,1

A) COÛTS ENVIRONNEMENTAUX

Une nouvelle loi environnementale a été adoptée en juin 2008 sur les systèmes de stockage de produits pétroliers obligeant l'enregistrement de tous les systèmes de réservoirs existants et nouveaux. La Société a évalué l'impact et a préparé un plan d'action préliminaire pour être en mesure de se conformer à la loi en 2012. La Société a enregistré une provision de 0,8 million de dollars qui est incluse dans le compte Provision.

B) LITIGES ET RISQUES CONTRACTUELS

La Société a entrepris de restructurer son effectif en 1997, ce qui a conduit à l'élimination d'un certain nombre de postes. Ces changements ont fait l'objet de diverses décisions ainsi que de procédures de médiation et d'arbitrage du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI).

Le CCRI s'est prononcé sur cette affaire en mai 2003 et a ordonné à la Société de verser, dans certaines circonstances, des salaires rétroactifs aux anciens chefs de train. La Cour suprême a décidé de ne pas autoriser la Société à en appeler de la décision de la Cour d'appel fédérale appuyant la décision du CCRI.

La Société est en attente d'une décision finale de l'arbitre. La Société a comptabilisé une provision pour les coûts estimés dans ses états financiers.

Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations et de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

14. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société offre, à tous ses employés permanents, des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés, ainsi que des régimes de prestations, des prestations auto assurées versées au titre d'indemnisation des accidents de travail et des prestations après retraite et après l'emploi non capitalisés, qui inclut l'assurance-vie et une couverture des soins de santé. Les évaluations actuarielles pour les avantages sociaux futurs sont effectuées par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires.

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉTERMINÉES

Les régimes de retraite à prestations déterminées sont fondés sur les années de service et le salaire moyen des cinq meilleures années consécutives de fin de carrière.

Chaque année, les prestations de retraite connaissent une augmentation correspondant à 50 pourcent de la hausse de l'indice des prix à la consommation pour les 12 mois terminés en décembre. L'augmentation annuelle est plafonnée à 3 pourcent.

Les dernières évaluations actuarielles des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 2010. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée après la fin de l'exercice, en date du 31 décembre 2011.

L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite de la haute direction a lieu chaque année. La dernière évaluation actuarielle a été effectuée en date du 31 décembre 2010.

L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de direction, pour les membres retraités, est effectuée chaque année. La plus récente évaluation actuarielle a été menée le 31 décembre 2010. La plus récente évaluation actuarielle concernant les membres actifs du régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de direction a été effectuée le 31 décembre 2010 et la prochaine évaluation actuarielle aura lieu après la fin de l'exercice, en date du 31 décembre 2011.

AUTRES BÉNÉFICES DU RÉGIME

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après retraite non capitalisé a été effectuée en date du 1er mai 2010. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée après la fin de l'exercice, en date du 1er mai 2013.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après l'emploi non capitalisé a été effectuée en date du 31 décembre 2010.

La dernière évaluation actuarielle du régime des prestations auto-assurées versées au titre de l'indemnisation des accidents du travail a été effectuée en date du 31 décembre 2010. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée après la fin de l'exercice, en date du 31 décembre 2011.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 30 septembre, les principaux résultats des évaluations sont les suivants :

(en millions de dollars)	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	30 SEPT. 2011	31 DÉC. 2010	30 SEPT. 2011	31 DÉC. 2010
OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :				
Solde au début de la période	**1 593,5**	1 328,3	34,5	31,2
Coût des services rendus au cours de la période	**19,2**	18,0	4,1	5,2
Intérêts débiteurs	**64,9**	87,6	1,4	1,8
Modification du régime	-	-	0,5	0,8
Cotisations des salariés	**8,0**	10,1	-	-
Prestations versées	**(76,6)**	(89,9)	(4,8)	(7,6)
Pertes actuarielles	-	233,6	-	3,1
Augmentation de l'obligation reliée à la restructuration	-	5,8	-	-
Solde à la fin de la période	**1 609,0**	**1 593,5**	**35,7**	**34,5**
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de la période	**1 588,1**	1 481,0	-	-
Gains sur rendement réel des actifs des régimes	**72,6**	93,9	-	-
Gains actuariels	-	69,2	-	-
Cotisations de l'employeur	**33,4**	23,8	4,8	7,6
Cotisations des salariés	**8,0**	10,1	-	-
Prestations versées	**(76,6)**	(89,9)	(4,8)	(7,6)
Solde à la fin de la période	**1 625,6**	**1 588,1**	-	-

Le pourcentage de la juste valeur des actifs totaux des régimes de retraite est présenté selon les principales catégories :

Catégories d'actif	30 SEPT. 2011	31 DÉC. 2010	1er JANVIER 2010
Titres de participation (marché public)	48,7%	51,2%	50,7%
Titres à revenu fixe (marché public)	45,1%	42,1%	43,3%
Capitaux propres, fonds de couverture et autres	6,2%	6,7%	6,0%
	100,0%	100,0%	100,0%

(en millions de dollars)	TRIMESTRE TERMINÉ LE		PÉRIODE DE NEUF MOIS TERMINÉE LE	
	30 SEPT. 2011	30 SEPT. 2010	30 SEPT. 2011	30 SEPT. 2010
COMPOSANTE DE LA CHARGE DE LA PÉRIODE CONSTATÉE AU TITRE DES PRESTATIONS DÉTERMINÉES				
Coût des services rendus au cours de la période	6,4	4,5	19,1	13,6
Intérêts débiteurs	21,6	21,8	64,9	65,4
Rendement attendu des actifs des régimes	(24,2)	(23,4)	(72,6)	(70,1)
Pertes actuarielles encourues dans la période	0,3	-	0,9	-
Charge constatés au titre des prestations déterminées	4,1	2,9	12,3	8,9

(en millions de dollars)	TRIMESTRE TERMINÉ LE		PÉRIODE DE NEUF MOIS TERMINÉE LE	
	30 SEPT. 2011	30 SEPT. 2010	30 SEPT. 2011	30 SEPT. 2010
COMPOSANTE DE LA CHARGE DE LA PÉRIODE DES AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS				
Coût des services rendus au cours de la période	1,3	1,3	4,1	3,8
Intérêts débiteurs	0,5	0,5	1,4	1,4
Coûts des services passés	0,1	0,1	0,3	0,1
Charge constatés des autres régimes de prestations	1,9	1,9	5,8	5,3
Total des charges constatées au titre des prestations déterminées et des autres régimes de prestations	6,0	4,8	18,1	14,2

(en millions de dollars)	RÉGIMES DE RETRAITE			AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS		
	30 SEPT. 2011	31 DÉC. 2010	1er JANVIER 2010	30 SEPT. 2011	31 DÉC. 2010	1er JANVIER 2010
RAPPROCHEMENT DE LA SITUATION DE CAPITALISATION :						
Obligation au titre des prestations constituées	1 609,0	1 593,5	1 328,3	(35,7)	(34,5)	(31,1)
Juste valeur des actifs des régimes	1 625,5	1 588,1	1 481,0	-	-	-
Excédent (déficit)	16,5	(5,4)	152,7	(35,7)	(34,5)	(31,1)
Coût non amorti des services passés	-	-	-	0,8	0,5	-
Coût non amorti des pertes actuarielles	163,6	164,5	-	1,7	1,7	-
Actif (passif) au titre des prestations constituées	180,1	159,1	152,7	(33,2)	(32,3)	(31,1)

[illegible]	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	30 SEPT. 2011	31 DÉCEMBRE 2010	30 SEPT. 2011	31 DÉCEMBRE 2010
Cotisation estimative à verser au régime pendant la période annuelle suivante	55,0	24,1	6,6	6,5

[illegible]	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	30 SEPT 2011	31 DÉC. 2010	30 SEPT 2011	31 DÉC. 2010
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES :				
Obligations au titre des prestations constituées :				
Taux d'actualisation	5,50 %	5,50 %	5,50 %	4,75 %
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %
Taux de croissance de la pension	1,25 %	1,25 %	-	-
Coût des prestations				
Taux d'actualisation	5,50 %	6,50 %	4,75 %	5,25 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	6,25 %	6,50 %	-	-
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %
Taux de croissance de la pension	1,25 %	1,25 %	-	-
Rendement réel des actifs du régime	-	11,30 %	-	-
Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé à la fin de la la période:				
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-	-	7,47 %	7,43 %
Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel	-	-	4,50 %	4,37 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	-	2025	2025

ANALYSE DE SENSIBILITÉ

Les taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé ont une incidence importante sur les montants présentés pour les régimes d'assurance maladie. Une augmentation et une diminution d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé se répercuteraient ainsi pour 2011 :

[illegible]	AUGMENTATION	DIMINUTION
Total du coût des prestations au titre de services rendus et des intérêts débiteurs	8	(7)
Obligation au titre des prestations constituées	221	(192)

15. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La composition des (recouvrements) charges d'impôts sur les bénéfices de la Société s'établit comme suit :

(en millions de dollars)	TRIMESTRE TERMINÉ LE		PÉRIODE DE NEUF MOIS TERMINÉE LE	
	30 SEPT. 2011	30 SEPT. 2010	30 SEPT. 2011	30 SEPT. 2010
Charge (recouvrement) d'impôts de la Société	0,1	(0,6)	(3,9)	(0,4)
Charge d'impôts différés de la Société	0,6	-	0,8	-
Charge (Recouvrement) charge d'impôts sur les bénéfices	0,7	(0,6)	(3,1)	(0,4)

La charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices nets de la période diffère du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 26.12 pourcent (30 septembre 2010 : 28.35 pourcent) sur les bénéfices avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

Période de neuf mois se terminant le 30 septembre (en millions de dollars)	2011	2010
Bénéfice net avant impôt	13,8	9,7
Charge d'impôts calculé – taux réglementaires	3,6	2,7
Impôts des grandes sociétés	-	(0,4)
Partie non imposable des gains en capital et gains comptables et autres	0,7	0,1
Variation de la provision pour moins-value	(3,3)	(3,0)
Effet du taux d'imposition prévu par la loi essentiellement appliqué pendant l'exercice	0,1	0,9
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts différés de la Société	(0,1)	(0,5)
Autres	(4,1)	(0,2)
Recouvrement d'impôts sur les bénéfices	(3,1)	(0,4)

Les impôts différés de la Société sur les bénéfices tiennent compte de l'effet fiscal net des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs inscrite aux états financiers, et les montants servant au calcul de l'impôt.

Les composantes importantes des (actifs) et des passifs d'impôts différés sur les bénéfices de la Société sont les suivantes :

A) IMPÔTS DIFFÉRÉS – 30 SEPTEMBRE 2011

(en millions de dollars)	SOLDE DE DÉBUT	COMPTABILISÉ AU RÉSULTAT NET	ACQUISITION DISPOSITION	AUTRES	SOLDE DE FIN
Passifs d'impôts différés de la Société :					
Financement du gouvernement	10,9	(1,1)	-	-	9,8
Immobilisations corporelles	13,4	6,8	(0,7)	0,7	20,2
Éventualités, autres passifs et montants nets	2,2	1,7	-	-	3,9
Passif au titre des prestations constituées	6,8	0,2	-	-	7,0
Perte non réalisée reliée aux instruments financiers dérivés	(0,9)	0,5	-	-	(0,4)
Actif au titre des prestations constituées	(37,6)	(5,0)	-	-	(42,6)
	(5,2)	3,1	(0,7)	0,7	(2,1)
Pertes fiscales reportées prospectivement	4,8	(3,9)	-	-	0,9
Passifs d'impôts différés de la Société	(0,4)	(0,8)	(0,7)	0,7	(1,2)

B) IMPÔTS DIFFÉRÉS – 31 DÉCEMBRE 2010

(en millions de dollars)	SOLDE DE DÉBUT	COMPTABILISÉ AU RÉSULTAT NET	ACQUISITION DISPOSITION	AUTRES	SOLDE DE FIN
Passifs d'impôts différés de la Société :					
Financement du gouvernement	-	10,9	-	-	10,9
Immobilisations corporelles	13,3	0,1	-	-	13,4
Éventualités, autres passifs et montants nets	0,4	1,8	-	-	2,2
Passif au titre des prestations constituées	6,5	0,3	-	-	6,8
Perte non réalisée reliée aux instruments financiers dérivés	(0,3)	(0,6)	-	-	(0,9)
Actif au titre des prestations constituées	(36,0)	(1,6)	-	-	(37,6)
	(16,1)	10,9	-	-	(5,2)
Pertes fiscales reportées prospectivement	16,1	(11,3)	-	-	4,8
Passifs d'impôts différés de la Société	-	(0,4)	-	-	(0,4)

La Société a 3,3 millions de dollars (31 décembre 2010 : 22,2 millions de dollars) de pertes fiscales fédérales autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, qui viendront à échéance en 2029.

Les différences temporelles déductibles, pertes fiscales et crédits d'impôt non utilisés pour lesquels aucun actif d'impôt différé n'a été comptabilisé sont réparties de la façon suivante :

(en millions de dollars)	Au 31 mars 2011	31 décembre 2010
FÉDÉRAL:		
Financement du gouvernement	11,6	11,6
QUÉBEC:		
Financement du gouvernement	46,0	51,0
Immobilisations corporelles	315,2	324,8
Éventualités, autres passifs et montants nets	17,4	17,9
Perte non réalisée reliée aux instruments financiers dérivés	2,5	-
	381,1	393,7

16. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

Le financement en capital reporté représente le solde non-amorti du financement utilisé pour l'acquisition des immobilisations corporelles et incorporelles amortissables.

(en millions de dollars)	31 MARS 2011	31 DÉC. 2010
Solde au début de la période/année	954,3	736,7
Financement par le gouvernement pour les immobilisations corporelles et incorporelles (excluant le coût des terrains)	169,0	266,6
Amortissement du financement en capital reporté	(33,1)	(49,0)
Solde à la fin de la période/année	1 090,2	954,3

17. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Pour toutes les périodes présentées, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

La Société définit son capital comme étant son capital-actions, son surplus d'apports et ses bénéfices non répartis, et est régie par la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La Société n'est pas autorisée à modifier sa structure financière sans l'approbation préalable du gouvernement. La Société doit obtenir l'autorisation du gouvernement pour engager des instruments d'emprunt. De ce fait, la Société n'a pas accès à des sources de financement externes et n'est pas dotée d'une structure financière souple.

La Société gère ses capitaux propres en surveillant prudemment ses revenus, ses dépenses, ses actifs, ses passifs, ses placements et ses transactions financières générales, de manière à ce que la Société atteigne efficacement ses buts et objectifs tout en demeurant une entreprise en exploitation. La Société n'a pas modifié la gestion de son capital durant l'année.

18. ENGAGEMENTS

A) La Société a conclu des contrats de location simple principalement en ce qui a trait aux installations, à l'entretien de la voie et au matériel informatique. Les plus importants contrats de location ont été conclus relativement aux gares de Montréal et de Toronto et sont assortis d'une durée de 10 ans et de 49 ans, respectivement, sans option de renouvellement. Un contrat de location d'une durée de 12 ans et assorti d'une option de renouvellement a également été conclu relativement au siège social de Montréal. Les paiements au titre de la location augmentent afin de refléter le taux d'inflation usuel.

Pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2011 un montant de 10,2 millions de dollars (neuf mois terminée le 30 septembre 2010 : 10,2 millions de dollars) a été enregistré à la dépense dans les résultats concernant les contrats de location.

Les paiements minimums futurs exigibles en vertu des contrats de location-exploitation sont les suivants:

(en millions de dollars)	30 SEPT. 2011	31 DÉC. 2010
Un an ou moins	**11,4**	11,2
Entre un et cinq ans	**38,8**	40,1
Plus de cinq ans	**163,9**	170,6
	214,1	**221,9**

B) Au 30 septembre 2011, la Société avait des engagements pour des contrats en cours importants totalisant un montant de 213,8 millions de dollars (31 décembre 2010 : 378,1 millions de dollars) reliés principalement à des projets d'entretien et la finalisation des projets reliés au matériel roulant. En 2009, la Société a entrepris d'importants investissements reliés aux programmes de relance économique du Gouvernement Fédéral. La Société prévoit effectuer les paiements en vertu de ces engagements au cours des quatre prochaines années.

C) Tel que mentionné à la note 1, la Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer. La Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains expirant le 31 décembre 2018.

D) La Société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 29,1 millions de dollars (31 décembre 2010 : 26,3 millions de dollars) à diverses commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

19. INSTRUMENTS FINANCIERS

A) CLASSIFICATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de la Société sont classés comme suit :

	30 SEPTEMBRE 2011 VALEUR COMPTABLE			31 DÉCEMBRE 2010 VALEUR COMPTABLE			1 JANVIER 2010 VALEUR COMPTABLE		
(en millions de dollars)	**JVBRN**	**DV**	**PC**	JVBRN	DV	PC	JVBRN	DV	PC
Actifs financiers :									
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4,4	42,5[3]	-	3,5	73,4[3]	-	-	4,9[3]	-
Comptes clients	-	-	11,5[1]	-	-	8,3[1]	-	-	7,2[1]
Instruments financiers dérivés	4,3[2]	-	-	4,6[2]	-	-	3,1[2]	-	-
Fonds de renouvellement des actifs- Billets VAC	4,9	-	-	4,9	-	-	4,5	-	-
Fonds de renouvellement des actifs- Autres investissements	-	33,4[3]	-	-	36,0[3]	-	-	43,9[3]	-
		JVBRN	**Autres passifs**		JVBRN	Autres passifs		JVBRN	Autres passifs
Passifs financiers :									
Comptes fournisseurs et charges à payer		-	80,2[4]		-	124,6[4]		-	103,5[4]
Instruments financiers dérivés		3,2[2]	-		1,2[2]	-		7,1[2]	-

JVBRN – Actifs et Passifs financiers à la juste valeur par le biais des résultats nets

DV- Disponible à la vente

PC- Prêts et créances

(1) Composé des créances d'exploitation.

(2) Composé d'instruments financiers dérivés qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture.

(3) Composé de placements à court terme.

(4) Composé de comptes fournisseurs, de charges à payer et de salaires à payer.

B) INFORMATIONS SUR LA JUSTE VALEUR

La juste valeur estimée des instruments financiers autres que les instruments financiers détenus à la juste valeur par le biais des résultats, se rapproche de leur valeur comptable compte tenu de leur échéance à court terme. Les instruments financiers détenus à la juste valeur par le biais des résultats et les instruments financiers dérivés sont comptabilisés à leur juste valeur.

La Société estime la juste valeur de ses avoirs en billets de VAC en actualisant les estimés des flux monétaires. Le modèle d'évaluation incorpore des estimés de taux d'intérêt, de taux de rendement requis et d'échéance effective, dont certains sont dérivés de paramètres de marchés observables. Il existe un degré d'incertitude élevé relié à l'estimation des montants et des dates des flux monétaires futurs associés aux billets de VAC.

Les hypothèses utilisées pour le modèle d'évaluation comprennent ce qui suit:

	HYPOTHÈSES	
CRITÈRES	30 SEPTEMBRE 2011	31 DÉCEMBRE 2010
Date prévue jusqu'à l'échéance	4,8 ans	5,5 ans
Taux d'actualisation	8,0% à 61,0%	8,6% à 43,6%
Taux d'intérêt nominaux	CDOR swap - 50pdb à CDOR swap + 30pdb	CDOR swap - 50pdb à CDOR swap + 30pdb

Si ces hypothèses devaient changer, la juste valeur des billets de VAC pourrait également fluctuer de façon importante. Une augmentation (diminution) de 1,0 pourcent du taux d'actualisation aurait pour incidence de réduire (d'augmenter) la juste valeur des billets de VAC d'environ 0,2 million de dollars (31 décembre 2010 : 0,2 million de dollars).

Tous les instruments financiers mesurés à la juste valeur sont classés selon une hiérarchie comportant trois niveaux :

Niveau 1 –
Les instruments financiers sont considérés comme étant de niveau 1 lorsque leur évaluation peut être fondée sur les cours cotés sur des marchés actifs, d'actifs ou passifs identiques.

Niveau 2 –
Les instruments financiers de niveau 2 sont évalués au moyen de cours d'actifs ou passifs similaires, de cours sur des marchés qui ne sont pas actifs ou de modèles qui mettent en jeu des données observables.

Niveau 3 –
Les instruments financiers sont considérés comment étant de niveau 3 lorsque leur valeur est établie au moyen de modèles d'évaluation, de méthodes des flux de trésorerie actualisés ou de techniques similaires et qu'au moins une hypothèse ou une donnée importante du modèle est inobservable.

Le tableau suivant présente la juste valeur classée par hiérarchie applicable à l'évaluation de la juste valeur des actifs financiers détenus par la Société (1) :

(en millions de dollars)	30 SEPT. 2011	NIVEAU 1	NIVEAU 2	NIVEAU 3
Actifs :				
Fonds de renouvellement des actifs - Billets de VAC	**4,9**	-	-	4,9
Fonds de renouvellement des actifs - Autres investissements	**33,4**	33,4	-	-
Instruments financiers dérivés	**4,3**	-	4,3	-
Passifs :				
Instruments financiers dérivés	**3,2**	-	3,2	-

(1) Il n'y a eu aucun transfert important entre les niveaux 1 et 2 durant la période.

(en millions de dollars)	31 DEC. 2010	NIVEAU 1	NIVEAU 2	NIVEAU 3
Actifs :				
Fonds de renouvellement des actifs - Billets de VAC	**4,9**	-	-	4,9
Fonds de renouvellement des actifs - Autres investissements	**36,0**	36,0	-	-
Instruments financiers dérivés	**4,6**	-	4,6	-
Passifs :				
Instruments financiers dérivés	**1,2**	-	1,2	-

(1) Il n'y a eu aucun transfert important entre les niveaux 1 et 2 durant la période.

Le tableau suivant présente un rapprochement de tous les actifs financiers évalués à la juste valeur de manière récurrente au moyen de données inobservables importantes (de niveau 3) :

(en millions de dollars)	30 SEPTEMBRE 2011	31 DECEMBRE 2010
Fonds de renouvellement des actifs - billets de VAC :		
Solde du début	**4,9**	4,5
Total des gains dans le résultat net (1)	**0,1**	0,8
Ventes	**(0,1)**	(0,4)
Solde de fermeture	**4,9**	**4,9**

(1) Un gain de 0,1 million de dollars est inclus dans le montant et attribuable à des actifs détenus à la fin de la période.

C) GESTION DES RISQUES

Dans le cadre de ses activités d'exploitation, la Société procède à des transactions associées à des risques financiers, notamment en matière de crédit, de liquidités et de marchés. L'exposition à de tels risques est considérablement réduite par une surveillance étroite des transactions et par le biais de stratégies, comme l'utilisation d'instruments financiers dérivés.

D) RISQUE DE CHANGE

La Société est exposée aux risques de change puisqu'elle détient des soldes en dollars américains comme suit :

(en millions de dollars)	30 SEPTEMBRE 2011	31 DÉCEMBRE 2010
Actifs :		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**0,5**	-
Instruments financiers dérivés	**4,3**	4,6
Passifs :		
Comptes fournisseurs et charges à payer	**1,6**	1,2
Instruments financiers dérivés	**3,2**	1,2

L'objectif de gestion du risque de la Société consiste à réduire le risque en matière de trésorerie associé aux flux de trésorerie en devises étrangères. Pour contribuer à gérer ce risque, la Société conclut certains contrats de change à terme associés à l'achat de pétrole brut-swap et de matériel aux États-Unis dans le cadre d'un projet d'immobilisations d'envergure visant la remise à neuf d'une partie de son parc de locomotives.

L'exposition de la Société à une variation de l'ordre de 5 pourcent du cours du dollar américain n'aurait pas une incidence considérable sur le bénéfice net de la Société au risque de liquidité.

E) RISQUE DE CRÉDIT

Le risque de crédit est le risque que l'une des parties contractantes à un instrument financier ne puisse se conformer à ses obligations en vertu des conditions liées à l'instrument financier. La valeur comptable des actifs financiers s'élève à 101,0 millions de dollars (31 décembre 2010 : 130,7 millions de dollars) et représente l'exposition maximale de la Société au risque de crédit. La Société ne mise pas sur des instruments dérivés de crédit ni sur des instruments de nature semblable pour atténuer son risque et, par conséquent, l'exposition maximale est la valeur comptable totale, ou la valeur nominale, de l'actif financier. La Société minimise le risque de crédit associé à sa trésorerie et à ses équivalents de trésorerie, aux placements, au Fonds de renouvellement des actifs et aux instruments financiers dérivés en transigeant uniquement avec des institutions financières de bonne réputation et de grande qualité. L'exposition de la Société quant à ses comptes clients est réduite par la mise en application d'une politique de crédit qui permet de restreindre la concentration du risque, d'évaluer et de surveiller le risque de crédit des parties contractantes et d'établir des limites de crédit. Seuls les ministères et organismes gouvernementaux du gouvernement canadien, les sociétés d'État qui produisent des mandats de transport gouvernementaux et les agences de voyage membres de l'Association du transport aérien international (Plan de règlement bancaire/Airline Reporting Corporation) ne font pas l'objet d'une enquête de solvabilité.

Au 30 septembre 2011, environ 23,1 pourcent (31 décembre 2010 : 19,8 pourcent) des comptes clients étaient dus depuis plus de 90 jours, alors qu'environ 57,9 pourcent (31 décembre 2010 : 69,9 pourcent) des soldes étaient courants (moins de 30 jours).

Au 30 septembre 2011, la provision cumulée pour créances douteuses s'élevait à 0,6 million de dollars (31 décembre 2010 : 0,8 million de dollars). La provision cumulée pour créances douteuses est établie selon l'âge du compte et la situation financière du client. Une analyse individuelle de chaque compte est effectuée.

F) RISQUE LIÉ AU PRIX DU CARBURANT

Afin de gérer son exposition à la fluctuation des prix du carburant et du mazout, ainsi que de minimiser la volatilité des flux de trésorerie des activités d'exploitation, la Société établit des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Une variation de l'ordre de 10 pourcent des prix en dollars américains du mazout ou du carburant n'aurait pas une incidence significative sur les états financiers.

G) RISQUE DE LIQUIDITÉ

La Société gère le risque lié aux liquidités en préparant des prévisions détaillées des flux de trésorerie associés à ses activités d'exploitation ainsi qu'aux activités de placement et de financement projetées, et en effectuant le suivi connexe. Le risque lié aux liquidités est minime, étant donné que la Société n'a pas d'instruments d'emprunt et qu'elle est financée par le gouvernement du Canada.

Les passifs financiers énoncés à l'article a) ci-dessus, qui s'élève à 83,4 millions de dollars (31 décembre 2010 : 125,8 millions de dollars), représente l'exposition maximale de la Société au risque de liquidité.

Le tableau suivant représente un sommaire des échéances contractuelles des passifs financiers dérivés et non dérivés au 30 septembre 2011:

(en millions de dollars)	MOINS DE 3 MOIS	3 À 6 MOIS	6 MOIS À 1 AN	1 À 2 ANS	PLUS DE 2 ANS	TOTAL
Comptes fournisseurs et charges à payer	75,5	0,1	-	2,3	2,3	**80,2**
Passifs financiers dérivés	0,6	1,3	1,2	0,1	-	**3,2**

H) RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

Le risque de taux d'intérêt se définit comme l'exposition de la Société à une perte de revenu ou une perte de valeur sur les instruments financiers résultant d'une variation des taux d'intérêt. La Société est exposée à un risque d'intérêt pour ses équivalents de trésorerie et son fonds de renouvellement des actifs pour un total de 85,2 millions de dollars (31 décembre 2010 : 117,8 millions de dollars). Une variation de 100 pdb du taux d'intérêt aurait un impact sur les revenus de placements mais n'aurait pas d'impact important sur les états financiers.

20. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des swaps, qui concernent habituellement une marchandise, ou encore les swaps liés aux tarifs, dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (mazout) ou l'indice du marché. Les contrats de change à terme constituent des ententes contractuelles visant à acheter ou à vendre des dollars américains à une date ultérieure et à un taux spécifiés; ces ententes sont liées aux swaps visant le carburant et à un projet d'immobilisations futur.

À la fin de la période, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur positive :

Description	PÉRIODE	PRIX FIXE PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
	(1)	30 SEPT. 2011	30 SEPT. 2011	30 SEPT. 2011	31 DÉC. 2010
Pétrole brut – swap	2011	1,670 à 2,414	7 812	1 842	3 769
Pétrole brut – swap	2012	1,957 à 3,149	1 008	509	880
Total partiel				**2 351**	**4 649**

(1) Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

Description	PÉRIODE	TAUX DE CHANGE À TERME $ CAN / $ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE EN $ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
	(1)	30 SEPT. 2011	30 SEPT. 2011	30 SEPT. 2011	31 DÉC. 2010
Contrat de change à terme	2011	1,005 à 1,037	11 429	77	-
Contrat de change à terme	2012	0,954 à 1,037	24 387	1 531	-
Contrat de change à terme	2013	0,992 à 0,997	2 588	315	-
Total partiel				**1 923**	-
Instruments financiers dérivés avec une juste valeur positive :				**4 274**	**4 649**

(1) Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

À la fin de la période, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur négative :

Description	PÉRIODE	TAUX DE CHANGE À TERME $ CAN / $ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE EN $ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
	(1)	30 SEPT. 2011	30 SEPT. 2011	30 SEPT. 2011	31 DÉC. 2010
Contrat de change à terme	2011	-	-	-	(996)
Contrat de change à terme	2012	-	-	-	(205)
Total partiel				-	**(1 201)**

(1) Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

Description	PÉRIODE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
	(1)	30 SEPT. 2011	30 SEPT. 2011	30 SEPT. 2011	31 DÉC. 2010
Pétrole brut – swap	2012	1,957 à 3,149	9 072	(2 427)	-
Pétrole brut – swap	2013	2,309 à 2,929	2 268	(781)	-
Total partiel				(3 208)	
Instruments financiers dérivés avec une juste valeur négative :				**(3 208)**	**(1 201)**

(1) Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

La juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée comme étant la valeur actualisée des gains et pertes non-réalisés calculée en fonction du prix du marché à la fin de la période, qui reflète généralement le montant estimé que la Société recevrait ou paierait pour résilier les contrats à la date figurant sur l'état de la situation financière. Les banques à charte qui sont les contreparties des transactions fournissent à la Société la juste valeur des instruments financiers dérivés.

Cette valeur est déterminée à l'aide de modèles d'évaluation de propriétés bien établies, comme une version modifiée du modèle Black-Scholes, qui incorporent les prix et les taux courants du marché relativement aux instruments sous-jacents. Les justes valeurs obtenues ont été vérifiées par la Société et ont été jugées raisonnables.

L'actualisation de la juste valeur des transactions est basée sur la méthode de « boot-strapping », qui intègre des rendements d'obligations pendant la durée des instruments afin d'appliquer des facteurs d'actualisation.

21. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société est apparentée à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada, leur propriétaire commun. La Société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises et ces opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange. Autres que celles déjà divulguées dans les états financiers, les opérations entre apparentés ne sont pas importantes.

La rémunération des principaux administrateurs et dirigeants est établie par le comité de rémunération en fonction des rendements individuels et des tendances du marché.

22. OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des produits provenant d'opérations non monétaires d'une valeur approximative de 1,0 million de dollars (31 décembre 2010 : 1,4 million de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans l'état des résultats et du résultat global pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2011. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant de 1,2 million de dollars (31 décembre 2010 : 1,4 million de dollars) dans l'état des résultats et du résultat global, principalement en « Marketing et ventes », et « Autres ». La nature des opérations non monétaires est principalement liée à la visibilité publicitaire.

23. ÉVENTUALITÉS

Les activités de la Société sont régies par un grand nombre de lois et de règlements fédéraux, provinciaux et municipaux en matière d'environnement, notamment en ce qui concerne la gestion des émissions dans l'atmosphère, des eaux usées, des matières dangereuses, des déchets et de la contamination des sols, ainsi que la gestion et la mise hors service des réservoirs de stockage souterrains et de surface. L'exploitation ferroviaire et les activités de transport connexes, les décisions liées à la propriété des biens immobiliers et toute autre activité de la Société, tant actuelle qu'antérieure, suscitent un risque inhérent à la responsabilité environnementale.

La Société a procédé à l'évaluation de toutes ses activités et de l'ensemble de ses sites et installations à risque afin de déterminer les risques environnementaux potentiels qui s'y rattachent. Les sites et les installations auxquels des risques environnementaux ont été associés ont fait ou feront l'objet d'études approfondies et des mesures correctives ont été ou seront prises, au besoin, dans le but d'éliminer ces risques ou de les atténuer. Le processus continu de gestion des risques actuellement en place permet à la Société d'examiner ses activités et ses biens dans des conditions d'exploitation normales, ainsi que de faire le suivi des accidents qui surviennent. Les biens qui risquent d'être contaminés, ou les activités ou les biens qui peuvent causer une contamination, sont pris en charges sans tarder, dès que la contamination est constatée, grâce à l'élaboration d'un plan d'action établi en fonction de la nature et de l'importance des répercussions, ainsi que des exigences applicables.

Lorsque les coûts liés aux mesures correctives peuvent être estimés de façon raisonnable, une charge à payer est enregistrée basé sur les frais futurs anticipés.

Les efforts que déploie constamment la Société pour déterminer les préoccupations environnementales potentielles associées à ses biens pourraient donner lieu à des enquêtes environnementales futures, qui à leur tour pourraient mener à l'établissement de coûts et de passifs supplémentaires en matière d'environnement. L'ampleur de ces passifs et des coûts attribuables au respect des lois sur l'environnement ainsi qu'au confinement de la contamination ou à l'application de mesures correctives s'y rattachant ne peuvent être évalués de façon raisonnable en raison des facteurs suivants :

(I) Le manque de renseignements techniques précis disponibles en ce qui concerne plusieurs sites;
(II) L'absence de plaintes de tiers relativement à des sites particuliers;
(III) Incertitude de la capacité de recouvrer les coûts auprès des tiers relativement aux sites particuliers;
(IV) Le fait que la responsabilité environnementale n'a pas clairement été attribuée.

Par conséquent, nous n'avons aucune garantie que des passifs ou des coûts importants liés aux questions environnementales ne seront pas engagés dans le futur, ou que ces passifs et ces coûts n'auront pas d'effets négatifs importants sur la situation financière de la Société.

24. OBLIGATION LIÉE À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

La Société se conforme à certains contrats de location-exploitation en vertu desquels le bailleur peut exiger que le terrain, les structures ou les autres biens soient retournés dans le même état qu'ils étaient au début de la location ou le bailleur peut reprendre possession de ces biens sans qu'il y ait indemnisation pour les modifications ou les ajouts faits aux biens originaux. Compte tenu de la nature des biens stipulés au contrat et des droits du bailleur, la juste valeur de l'obligation liée à la mise hors service ne peut être évaluée de façon raisonnable. Par conséquent, aucun passif n'a été reconnu aux états financiers.